

Quelles perspectives pour le commerce mondial en 2024 ?

08/01/2023

Confidentiel

Résumé

Après une expansion significative en 2021 et 2022, attribuable à la reprise postpandémie, la croissance du commerce mondial en volume a nettement ralenti en 2023, en particulier dans les pays en développement d'Afrique et d'Asie de l'Est. Passant de 9,6% en 2021 à 3% en 2022, puis à seulement 0,8% en 2023 selon les dernières projections de l'OMC, cette quasi-stagnation s'explique par divers facteurs, parmi lesquels les politiques monétaires restrictives, la reprise économique chinoise moins vigoureuse que prévue, ou encore les tensions géopolitiques liées à la guerre en Ukraine. Les échanges de marchandises en valeur ont, quant à eux, diminué en 2023 en raison de la baisse des prix des produits de base.

Si l'OMC table sur un rebond de la croissance du commerce international en volume cette année (proche de 3%), la réalisation de ce scénario est soumise à de nombreux aléas, en particulier géopolitiques. À cet égard, les tensions autour de trois carrefours maritimes majeurs pourraient perturber le commerce de marchandises, étant donné que plus des trois quarts des échanges de biens transitent par voies maritimes. Les tensions en mer Rouge, liées aux attaques des Houthis dans le cadre du conflit entre Israël et le Hamas, ainsi que la sécheresse dans le canal de Panama, pourraient perturber 17% du commerce mondial de marchandises et, par effet d'entraînement, bouleverser une part importante des chaînes d'approvisionnement mondiales. Enfin, bien que la probabilité d'un blocage commercial en mer de Chine méridionale semble moins forte, la montée récente des tensions entre la Chine et les Philippines (en plus de celles avec Taïwan) seront d'autant plus à surveiller que 25% du commerce mondial passe par cette zone maritime.

Dans ce contexte géopolitique tendu, de nouvelles tendances se dégagent : si le « Near-shoring » n'a pas progressé en 2023, le « Friend-shoring » est devenu plus fréquent. Par ailleurs, les routes commerciales sont désormais plus longues : afin de contourner les sanctions et/ou les mesures protectionnistes, de nouvelles étapes apparaissent dans les chaînes de production internationales. Par exemple, plusieurs pays d'Asie du Sud Est et le Mexique importent désormais davantage de Chine pour ensuite réexporter plus vers les Etats-Unis. Même chose en Asie centrale qui sert de transit pour des exportations européennes à destination de la Russie.

Ce contournement des routes commerciales les plus directes afin d'éviter les risques politiques devrait durer, dans la mesure où l'année 2024 pourrait être marquée par une recrudescence de mesures protectionnistes, en particulier dans le secteur des voitures électriques. En effet, la Commission européenne annoncera d'ici l'automne prochain si l'UE augmente les droits de douane sur les importations de ces biens produits en Chine. Les Etats-Unis pourraient en faire de même dans l'éventualité de l'élection de Donald Trump à la Maison Blanche le 5 novembre prochain.

1. Une croissance quasi-nulle du commerce mondial en volume en 2023

1.1. Des causes multifactorielles

Depuis le dernier trimestre de l'année 2022, la croissance en volume du commerce mondial a ralenti. Après une expansion notable en 2021 (+9,6%), attribuable à la reprise économique post pandémie, les échanges de biens ont enregistré une croissance de 3% en 2022 et **devraient augmenter de seulement 0,8% en 2023** selon les projections les plus récentes de l'Organisation mondiale du commerce (OMC)¹. **Ce fléchissement de la croissance des échanges internationaux de marchandises découle d'une combinaison de facteurs.** Tout d'abord, les politiques monétaires restrictives, mises en œuvre dans la plupart des économies développées et en développement pour contrer les niveaux élevés d'inflation, ont entravé la croissance économique mondiale (3% en 2023²), pesant sur les demandes nationales de biens étrangers et sur les niveaux d'investissement dans la production industrielle. En particulier, la reprise économique en Chine, moins vigoureuse que prévu (3% en 2022 et 5% en 2023³), n'a pas engendré la reprise des échanges mondiaux espérée, alors même que le pays représentait presque 13% du commerce mondial avant la pandémie de Covid-19. Enfin, les tensions géopolitiques découlant de la guerre en Ukraine et, plus largement, l'augmentation des mesures de restriction des échanges (à la fois sous la forme de droits de douane et de mesures non tarifaires)⁴ ont entravé la croissance du commerce international de marchandises (voir parties suivantes).

Si la croissance des échanges mondiaux en volume a été faible en 2023, elle a beaucoup varié d'une région à l'autre. En effet, **son ralentissement apparaît plus marqué pour les pays en développement**, en particulier pour ceux des régions d'Afrique et d'Asie de l'Est. Sur une base annuelle, **la croissance des exportations de marchandises en volume en provenance de l'Amérique du Nord s'est maintenue un à niveau assez élevé** (+3,6% projeté par l'OMC), soutenue par la résilience de l'économie américaine. A l'inverse, les performances à l'exportation de l'Afrique se sont nettement dégradées, alors que la région devrait enregistrer une contraction de 1,5% de ses exportations de marchandises. Ces dernières ne devraient que faiblement progresser pour l'ensemble des autres régions (Graphique 1). **En ce qui concerne les importations, les pays de la Communauté de Etats Indépendants (CEI)⁵ ont enregistré la croissance la plus marquée, avec une progression annuelle de 25%.** Cette évolution peut être expliquée par le contournement des sanctions à l'encontre de la Russie par les économies européennes, à l'origine d'une intensification des échanges commerciaux avec les pays d'Asie centrale. Outre les pays de la CEI, les régions exportatrices de combustibles ont connu une forte croissance de leurs importations en 2023, bénéficiant des profits générés par les recettes d'exportations depuis le début du conflit en Ukraine. Le Moyen-Orient a ainsi enregistré une croissance annuelle de 12,5% de ses importations en volume, tandis que l'Afrique a affiché une croissance de 5,1% (Graphique 2).

¹ Source: WTO Data, <https://timeseries.wto.org/>

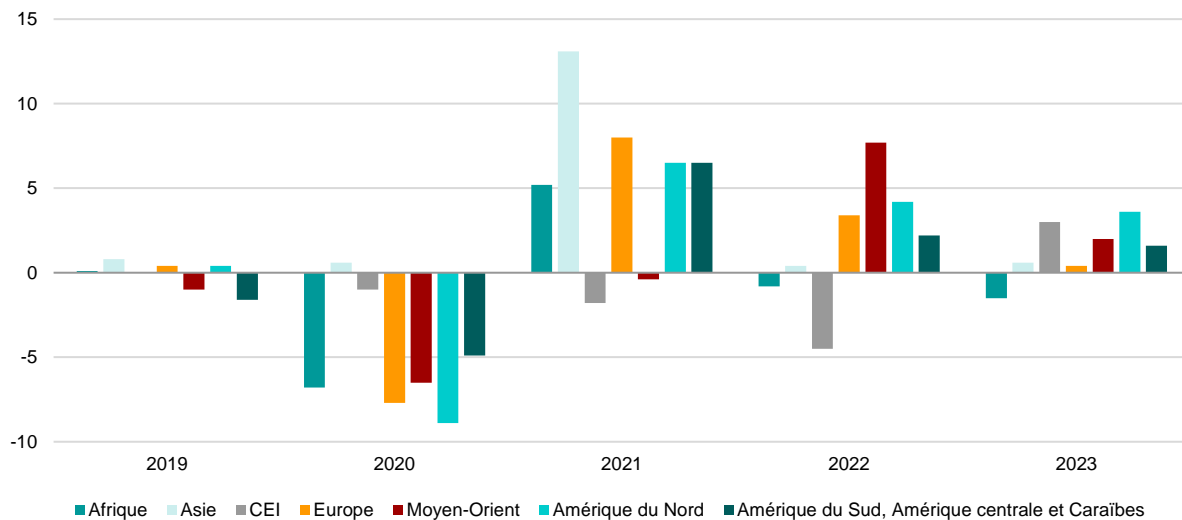
² Source: IMF, World Economic Outlook, Oct 2023

³ Source: IMF, World Economic Outlook, Oct 2023

⁴ Source: UNCTAD, Global Trade Update, Dec 2023

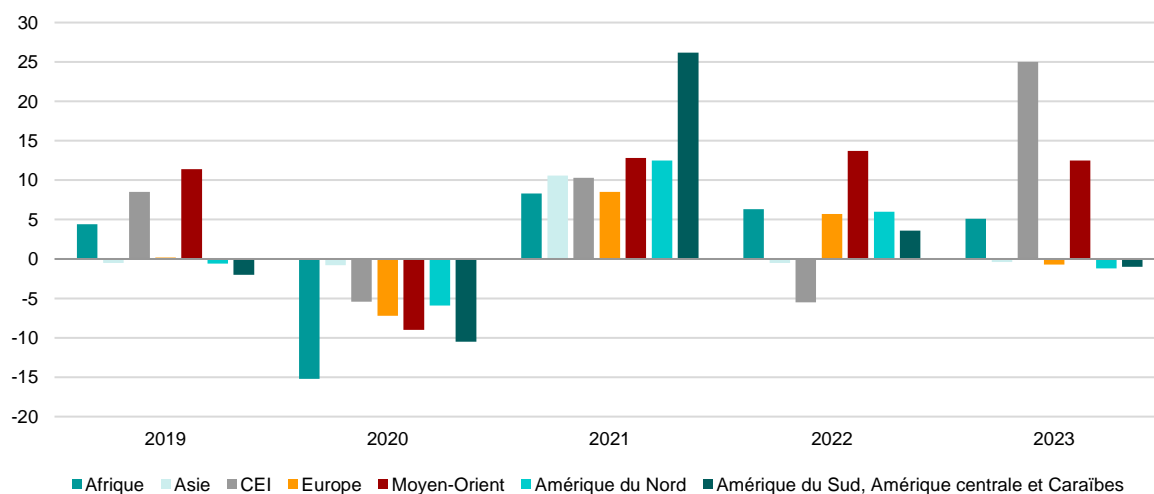
⁵ Note : Biélorussie, Russie, Arménie, Azerbaïdjan, Kazakhstan, Kirghizistan, Ouzbékistan, Tadjikistan

Graphique 1 : Croissance du volume des exportations de marchandises par région (variation annuelle %, 2019-2023)



Source : OMC, GSA

Graphique 2 : Croissance du volume des importations de marchandises par région (variation annuelle %, 2019-2023)



Source : OMC, GSA

Sur une base trimestrielle, les données du commerce de marchandises en volume font état d'un léger rebond à partir du deuxième trimestre 2023, après une contraction des échanges internationaux au quatrième trimestre 2022 et au premier trimestre 2023 dans presque toutes les régions du monde.

Graphique 3 : Croissance trimestrielle du volume des exportations et des importations de marchandises par région (% , 2022T4 – 2023T3) ⁶

	Exportations				Importations			
	2022T4	2023T1	2023T2	2023T3	2022T4	2023T1	2023T2	2023T3
Monde	-2,1%	0,4%	0,0%	0,1%	-1,9%	-0,7%	0,1%	-1,0%
Afrique	0,1%	0,6%	1,5%	-1,7%	-2,1%	-1,2%	6,6%	-2,5%
Asie	-4,7%	2,6%	2,0%	1,4%	-3,0%	-0,1%	-0,1%	0,0%
CEI	-1,1%	-4,8%	2,5%	0,2%	8,2%	6,2%	4,8%	-3,7%
Europe	0,1%	-1,9%	-1,4%	-1,5%	-0,8%	-2,0%	-0,9%	-2,3%
Moyen-Orient	-2,4%	-1,3%	-1,6%	-1,1%	-1,7%	2,1%	1,0%	1,8%
Amérique du Nord	-1,6%	2,8%	-1,9%	2,2%	-1,8%	0,1%	0,1%	-0,2%
Amérique centrale et du Sud	0,8%	-1,3%	2,1%	-0,1%	-7,2%	-2,6%	3,7%	-0,2%

Source : OMC, calculs GSA

1.2. La baisse des prix des produits de base a entraîné une diminution du commerce mondial en valeur en 2023

Au cours de l'année 2022, la croissance des échanges commerciaux internationaux en valeur est restée positive et robuste, alimentée par des niveaux élevés d'inflation. La diminution des prix des produits de base a toutefois induit une croissance négative du commerce mondial en valeur tout au long de l'année 2023. La CNUCED projette ainsi une baisse du commerce mondial de 1 500 milliards de dollars (soit 4,5%) par rapport à l'année 2022, pour atteindre environ 31 000 milliards de dollars⁷.

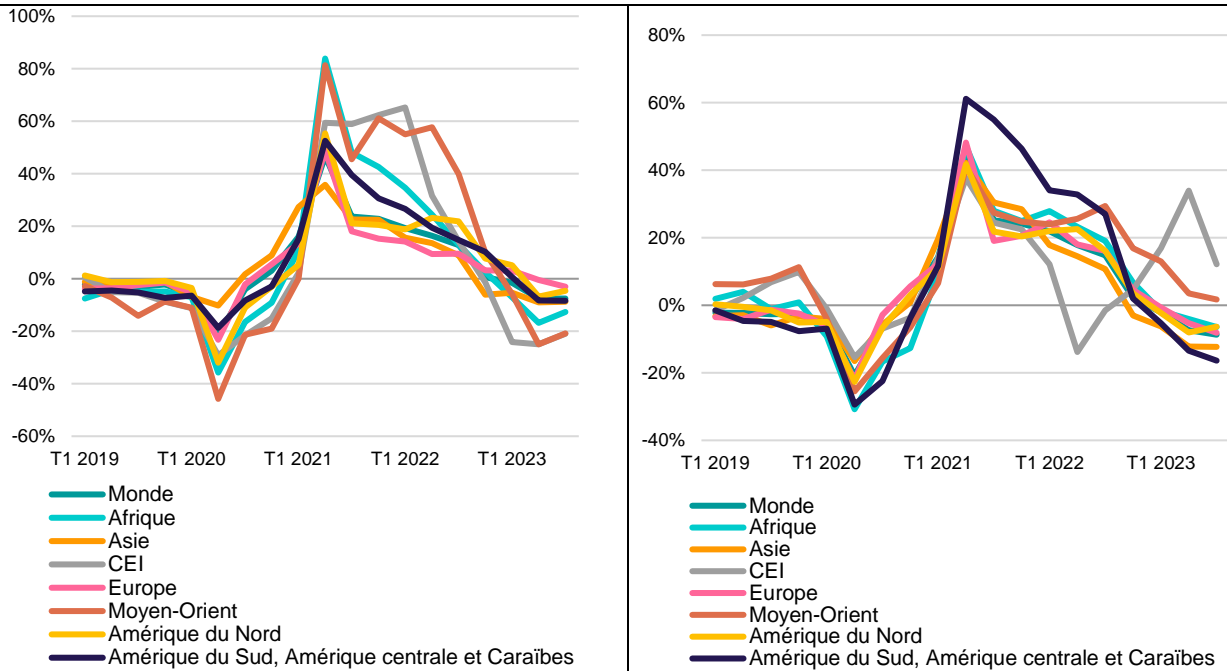
Durant les trois premiers trimestres de l'année 2023, l'ensemble des régions du monde ont connu une variation négative de la valeur de leurs exportations par rapport à la même période de l'année précédente (les données du quatrième trimestre n'étant pas encore disponibles), à l'exception de l'Europe, de l'Amérique du Nord, et de l'Amérique centrale et du Sud. Les importations trimestrielles ont, elles aussi, connu un déclin au cours des trois premiers trimestres 2023, exception faite des pays de la CEI et du Moyen-Orient (pour les mêmes raisons que celles évoquées ci-dessus).

La quasi-totalité des secteurs d'activité ont enregistré une baisse des échanges en valeur l'année dernière, notamment le textile et l'habillement, le matériel de bureau, ainsi que les équipements de télécommunication, les métaux et les minéraux. Deux segments font exception : le matériel de transport et les véhicules routiers, qui ont enregistré des taux de croissance respectifs de 25% et 13% au cours des quatre derniers trimestres.

⁶ Note : Les données ont été corrigées des variations saisonnières.

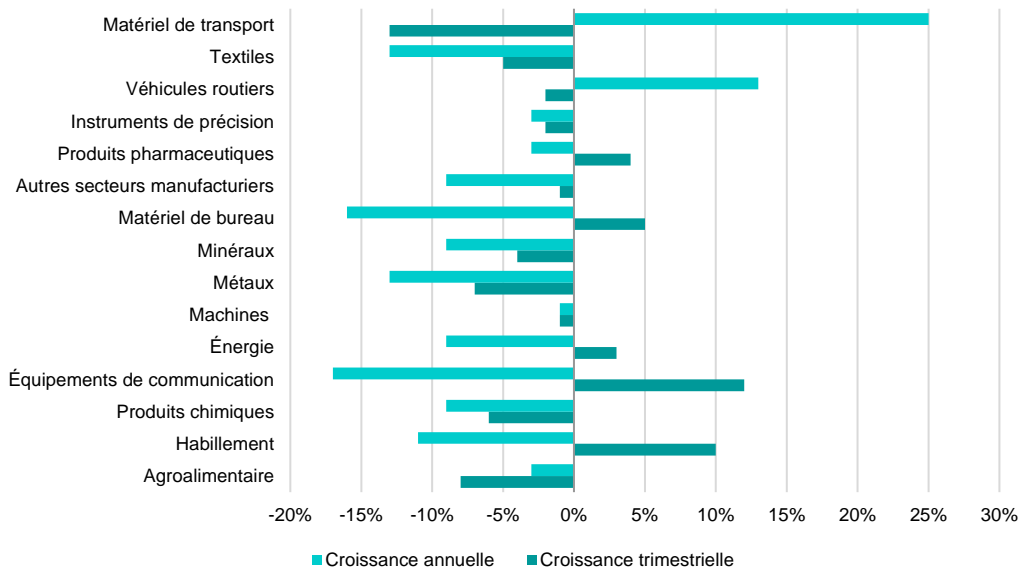
⁷ Source : UNCTAD, Global Trade Update, Dec 2023

Graphiques 4 : Croissance annuelle des exportations (gauche) et des importations (droite) de marchandises en valeur par région (% , T12019 – T32023)



Source : OMC, GSA

Graphique 5 : Croissances annuelle et trimestrielle des échanges de marchandises par type de bien (% , T32023)⁸



Source : CNUCED

⁸ Note : La croissance trimestrielle correspond au taux de croissance trimestriel des valeurs corrigées des variations saisonnières. La croissance annuelle se réfère aux quatre derniers trimestres.

1.3. Les dernières projections de l'OMC indiquent une progression des échanges internationaux de l'ordre de 3% en volume cette année, mais les événements géopolitiques récents les rendent plus incertaines

Les perspectives économiques favorables pour l'année 2024 laissent présager une évolution positive du commerce mondial, comme l'indiquent les prévisions de l'OMC, qui anticipent une augmentation de 3,3% des échanges internationaux en volume⁹. Celle-ci devrait être permise par une croissance économique mondiale stable (2,9% selon le FMI), bien que disparate selon les régions du monde. En effet, l'élasticité du commerce par rapport au PIB – c'est-à-dire le rapport entre la croissance du commerce de marchandises et la croissance du PIB – s'est établie en moyenne à 1 entre 2019 et 2023, ce qui suggère que le commerce mondial devrait croître à peu près au même rythme que le PIB mondial en 2024.

Ces prévisions restent toutefois très incertaines au regard de l'évolution récente de la conjoncture mondiale. Si les indicateurs relatifs aux tensions sur les chaînes de valeur mondiale suggèrent un relâchement récent des tensions – l'indice GSCPI (Global Supply Chain Pressure Index) de la Banque de réserve fédérale de New York étant passé à 0,11 en novembre contre -0,39 en octobre (Graphique 6) – leurs niveaux devraient sensiblement augmenter en décembre 2023 et janvier 2024 en lien avec les événements en mer Rouge. De même, la diminution des tarifs du fret maritime, observée depuis 2022, est à nuancer. Ces derniers se sont effectivement maintenus à des niveaux relativement bas en 2023 en raison d'une progression plus rapide de l'offre de fret maritime par rapport à celle de la demande, l'offre ayant été soutenue par un taux de croissance de la flotte mondiale de plus de 6% au cours de l'année 2023. Toutefois, alors qu'un rééquilibrage entre l'offre et la demande de fret maritime devrait s'opérer en 2024, les tensions en mer Rouge entraîneront une hausse des taux de fret, comme annoncé par la plupart des grandes compagnies maritimes (voir partie suivante).

En outre, la dernière enquête PMI de S&P Global¹⁰ laisse présager une poursuite du plafonnement des échanges mondiaux au cours des premiers mois de l'année 2024. L'indice global pour le secteur manufacturier s'est établi à 49 en décembre, contre 49,3 en novembre, et se maintient sous la barre d'expansion pour le seizième mois consécutif. Le sous-indicateur pour les nouvelles commandes à l'exportation s'est, lui-aussi, légèrement détérioré de 0,1 point à 48. **Les perspectives mitigées pour la production industrielle pourraient ainsi peser sur les échanges commerciaux internationaux dans les mois à venir.**

Enfin, le trafic mondial de conteneurs, qui constitue un indicateur important pour le commerce international, a connu une tendance à la baisse à la fin de l'année 2023. Selon l'indice RWI¹¹ – qui prend en compte les données sur le débit de conteneurs dans 92 ports internationaux, représentant environ 64% du commerce mondial de conteneurs – le débit de conteneurs était en baisse dans les ports chinois et européens en novembre 2023 (Graphique 7).

⁹ Projections d'octobre 2023

¹⁰ Source : JPMorgan Global Manufacturing PMI, Janv 2024

<https://www.pmi.spglobal.com/Public/Home/PressRelease/ceaff77108364ff28d362f8d212147ba>

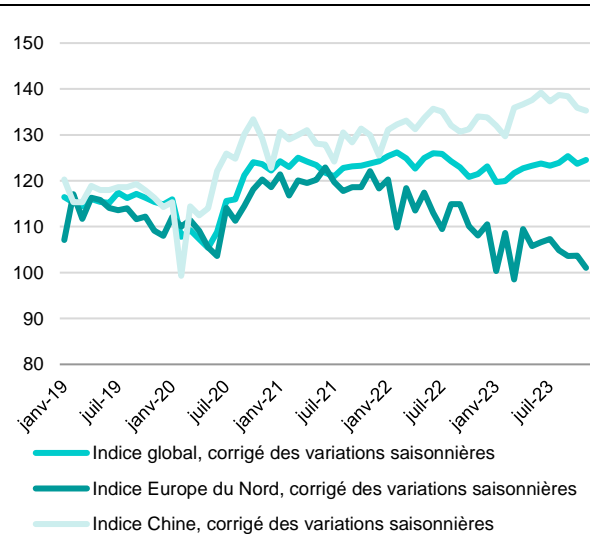
¹¹ Source : Institut für Seeverkehrswirtschaft, <https://www.isl.org/en/services/rwiisl-container-throughput-input-index-1123>

Graphique 6 : Indice de pression de la chaîne d'approvisionnement mondiale (GSCPI)



Source : Banque de réserve fédérale de New York

Graphique 7 : Indice d'entrée de débit de conteneurs RWI



Source : ISL, Indice RWI

Au-delà du niveau des indicateurs de conjoncture, plusieurs risques géopolitiques menacent l'évolution du commerce international de marchandises en 2024. Parmi eux, les tensions autour de trois carrefours maritimes majeurs pourraient perturber le commerce de marchandises, étant donné que plus des trois quarts des échanges de biens transitent par voies maritimes.

2. Les perturbations autour de trois carrefours maritimes majeurs pourraient déstabiliser le commerce mondial en 2024

2.1. Les tensions récentes en mer Rouge menacent 12% du commerce mondial

Depuis le 19 novembre 2023, le commerce en mer Rouge est considérablement perturbé par des attaques menées par des Houthis contre les navires marchands traversant le détroit de Bab el-Mandeb, goulot d'étranglement naturel situé au sud de la mer Rouge. Mouvement chiite yéménite, les Houthis, qui ont pris le contrôle d'un quart du Yémen à la faveur d'une insurrection débutée en 2014, justifient leurs actions par leur soutien au Hamas palestinien, ciblé par une vaste offensive israélienne dans la bande de Gaza à la suite des attaques contre Israël le 7 octobre. Si les attaques (tirs de missiles balistiques, drones-suicides, abordages) ciblent théoriquement les navires appartenant à des intérêts israéliens ou desservant l'Etat hébreu, elles semblent toutefois de plus en plus indiscriminées.

Une trentaine d'attaques (ou tentatives d'attaques) ont ainsi été reportées entre fin novembre et fin décembre 2023 au sein de cette zone maritime cruciale, par laquelle transitent chaque année 20 000 navires marchands (soit 12% du commerce international et 30% du trafic mondial de conteneurs)¹². En conséquence, les principaux armateurs mondiaux (Maersk, MSC, CMA-CGM, Cosco, Hapag-Lloyd...) ont annoncé la suspension de leurs activités en mer Rouge, préférant s'éloigner du canal de Suez et emprunter la route de l'Afrique australe, par le cap de Bonne Espérance.

¹² Source: Bloomberg, Houthi Attacks Start Shutting Down Red Sea Merchant Shipping, Dec 2023

L'ajustement des itinéraires du transport maritime engendre des répercussions significatives sur le commerce de marchandises, prolongeant d'une à deux semaines le parcours des navires marchands à destination de l'Europe, et augmentant par conséquent les tarifs de fret. Les tarifs maritimes ont ainsi enregistré une hausse notable dans la région, comme en témoigne l'ajustement tarifaire de la compagnie française CMA CGM. Cette dernière a annoncé que le tarif pour le transport d'un conteneur de 40 pieds augmentera de 3 000 à 6 000 dollars pour les trajets entre l'Asie et la Méditerranée à compter du 15 janvier 2024. Le Baltic Dry Index, indice mesurant le coût de l'expédition des marchandises à l'échelle mondiale¹³, a ainsi brusquement bondi à la suite de la première attaque des Houthis (graphique 8).

Graphique 8 : Indice Baltic Dry Index



Source: Bloomberg, GSA

Au-delà des conséquences pour les entreprises commerciales internationales, l'impact des modifications des routes maritimes eurasiatiques ne se limiteront potentiellement pas à ce seul secteur. Les retards de livraison des marchandises sont susceptibles d'impacter l'ensemble des industries dépendantes de produits intermédiaires et de bouleverser les chaînes d'approvisionnement mondiales, en raison des pénuries et des hausses de coûts engendrées.

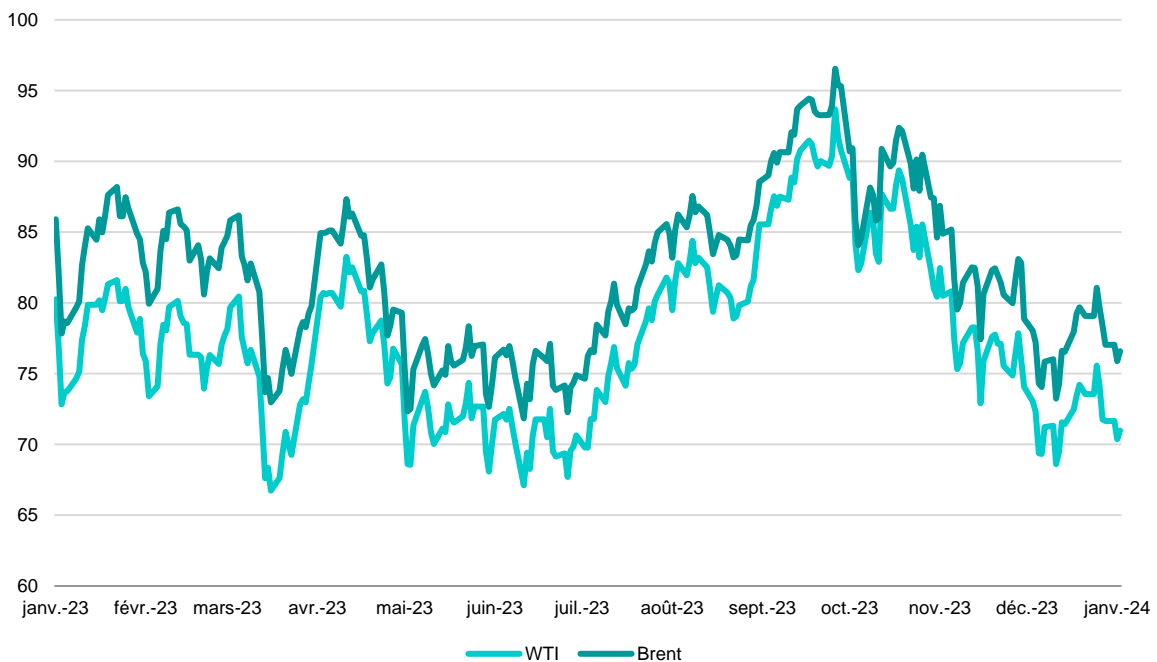
Le marché mondial de l'énergie pourrait, lui aussi, largement pâtir des perturbations du commerce en mer Rouge, alors qu'une part significative des exportations de pétrole et de gaz naturel liquéfié (GNL) en provenance des pays du Golfe et à destination de l'Europe et de l'Amérique du Nord transitent par cette zone. **Au cours des six premiers mois de l'année 2023, 12% du pétrole commercialisé (8,8 millions de b/j)¹⁴ et 8% du GNL échangé à l'échelle mondiale ont en effet emprunté cette route.** Bien que les récentes attaques n'aient pas eu d'impact direct sur les prix de l'énergie, une poursuite des tensions et des perturbations du trafic maritime pourrait se répercuter sur les marchés pétroliers et gaziers.

Le 3 janvier 2024, le WTI et le Brent atteignaient respectivement 70,9\$ et 76,5\$ le baril, l'un de leurs plus bas niveaux de 2023. **Les récentes évolutions du prix du baril ne reflètent donc pas la hausse des tensions en mer Rouge** (graphique 9), le marché du pétrole ayant connu plusieurs évolutions positives (augmentation des approvisionnements en provenance des Etats Unis, inquiétudes concernant la demande chinoise). Celui-ci pourrait toutefois pâtir de la situation si les tensions en mer Rouge venaient à perdurer.

¹³ Note : Le Baltic Dry Index (BDI) est un indice de coût de fret maritime, composite des indices Capesize, Panamax et Supramax.

¹⁴ Source: S&P Global Commodity Insights, Global trade at risk as shippers shun Red Sea over Houthis attacks, dec 2023 <https://www.spglobal.com/commodityinsights/en/market-insights/latest-news/shipping/121523-global-trade-at-risk-as-shippers-shun-red-sea-over-houthis-attacks>

Graphique 9 : Cours du pétrole WTI et Brent (\$ le baril, 1^{er} janvier 2023 – 3 janvier 2024)



Source : Bloomberg, GSA

Face à un niveau de menace inédit pour le commerce maritime, une réponse encore fragile

Si les armateurs sont confrontés de longue date au risque sécuritaire en mer Rouge (en particulier la piraterie au large de la Somalie), **les Houthis posent une menace inédite dans l'histoire du fret maritime**. Dotés de missiles, de drones et d'hélicoptères, les capacités d'arraisonnement démontrées par le groupe rebelle yéménite sont sans commune mesure avec celles des pirates opérant dans la région.

Pour répondre à la menace et restaurer la sécurité de la navigation commerciale dans la région, les Etats-Unis ont annoncé le 18 décembre le lancement de **l'opération Prosperity Guardian (OPG)**, une coalition maritime multinationale placée sous commandement américain¹⁵. La participation d'une vingtaine de pays à l'opération a été annoncée par Washington. Faisant preuve de prudence, certains d'entre eux n'ont néanmoins pas confirmé leur participation ou ne lui ont apporté qu'un timide soutien. **Cela s'explique vraisemblablement par la crainte des Etats concernés d'apparaître comme prenant position dans le conflit israélo-palestinien, véritable catalyseur des tensions en mer Rouge**, alors que les Etats-Unis sont critiqués pour leur soutien à Israël perçu comme inconditionnel.

Le manque de clarté sur le *modus operandi* de l'OPG ajoute cependant à la confusion pour les compagnies maritimes. De plus, malgré une unité de façade, **le leadership américain a rapidement fait apparaître des dissensions au sein de la coalition** : certains participants, comme la France, l'Italie et l'Espagne, **participent à l'OPG de manière autonome** et ne répondent pas au commandement américain. En outre, les marines mobilisées dans la région **escortent en priorité les transporteurs maritimes liés à leurs intérêts nationaux** ; une préférence nationale qui n'augure pas d'une normalisation prochaine du trafic.

Depuis la mise en place de l'OPG, les forces engagées ont intercepté une vingtaine de drones et missiles Houthis. **Les résultats restent toutefois mitigés, en ce que ce déploiement de forces n'a pour l'instant**

¹⁵ Source : U.S. Department of Defense, *Statement from Secretary of Defense Lloyd J. Austin III on Ensuring Freedom of Navigation in the Red Sea*, dec 2023

pas permis de faire cesser la menace, les attaques des rebelles yéménites se poursuivant : le 3 janvier 2023, le groupe chiite a pris pour un cible un navire de l'armateur français CMA CGM¹⁶. Marquant un tournant dans l'opération, l'armée américaine a coulé trois navires Houthis le 31 décembre 2023, tuant une dizaine de combattants, après que ses hélicoptères venus porter assistance à un porte-conteneur du danois Maersk ont été visés par des tirs du groupe yéménite¹⁷.

Bien que l'éventualité d'une opération militaire directe contre les Houthis reste improbable, les risques d'une confrontation généralisée ne sauraient être totalement exclus. Washington accuse désormais l'Iran, soutien des Houthis, d'être impliqué dans les attaques en mer Rouge, ce que nie Téhéran. Ces allégations interviennent sur fond de hausse des tensions militaires entre les Etats-Unis et les forces affiliées à l'Iran en Syrie et en Irak. Une nouvelle escalade pourrait entraîner des répercussions sur le détroit d'Ormuz, par lequel transite 20% du pétrole mondial.

2.2. Un net ralentissement du trafic maritime entre les océans Pacifique et Atlantique en raison de la sécheresse du Canal de Panama

Le trafic maritime autour du canal de Panama suscite, lui-aussi, des inquiétudes grandissantes en raison du sévère épisode de sécheresse ayant touché, en 2023, ce second nœud stratégique crucial du commerce mondial. D'une longueur de 82 kilomètres, le canal relie 2 000 ports dans 170 pays et voit transiter environ 1 000 navires chaque mois, transportant en moyenne 40 millions de tonnes de marchandises¹⁸. Selon les données de l'Autorité du Canal de Panama (ACP), **en 2022, année caractérisée par des conditions météorologiques normales, plus de 14 000 navires ont franchi le canal, transportant un total de plus de 291 millions de tonnes longues de marchandises.**

Contrairement aux canaux maritimes, le canal d'eau douce de Panama est alimenté par des lacs artificiels, ce qui le rend tout particulièrement exposé aux risques de sécheresse. Les conditions chaudes et sèches induites par le phénomène El Niño au cours de la dernière saison des pluies ont entraîné une diminution de 41% des précipitations entre avril et novembre 2023, impactant les niveaux des réservoirs principaux, en particulier celui du lac Gatun. **Alors que le niveau d'eau demeure inférieur de 1,8 mètre à la normale¹⁹, l'ACP a instauré des restrictions d'eau et a réduit les niveaux de chargement.** Bien que ces restrictions aient été récemment assouplies en raison de niveaux de précipitations moins défavorables que prévu en novembre dernier, la capacité de navigation demeure limitée (Graphiques 10 et 11) : tandis qu'en temps normal, 36 traversées sont autorisées chaque jour (10 Néopanamax et 26 Panamax), la capacité actuelle a été réduite à 22 traversées par jour (6 Néopanamax et 16 Panamax). 24 navires devraient pouvoir traverser le canal à partir de janvier 2024 (7 Néopanamax et 17 Panamax)²⁰.

¹⁶ Source : Les Echos, *Mer Rouge : CMA CGM va doubler ses tarifs, un de ses cargos attaqué*, jan 2024

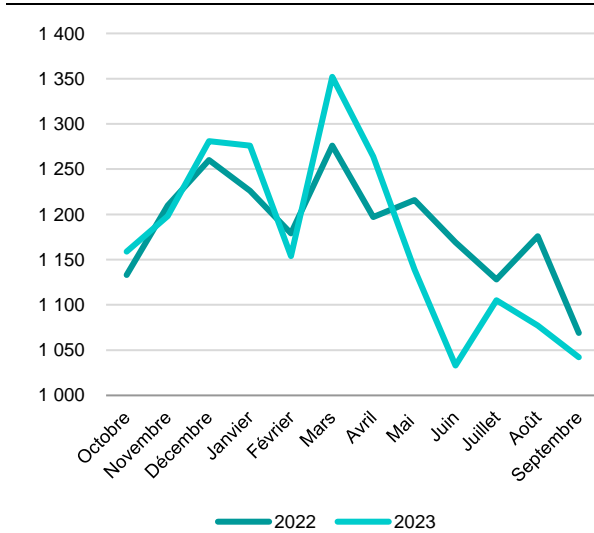
¹⁷ Source : Reuters, *US sinks 3 ships, kills 10 after Houthi Red Sea attack*, jan 2024

¹⁸ Source : IMF, *Climate change is disrupting global trade*, Nov 2023
<https://www.imf.org/en/Blogs/Articles/2023/11/15/climate-change-is-disrupting-global-trade#:~:text=The%20drought%20will%20hamper%20trade,for%20more%20disruption%20and%20delay>

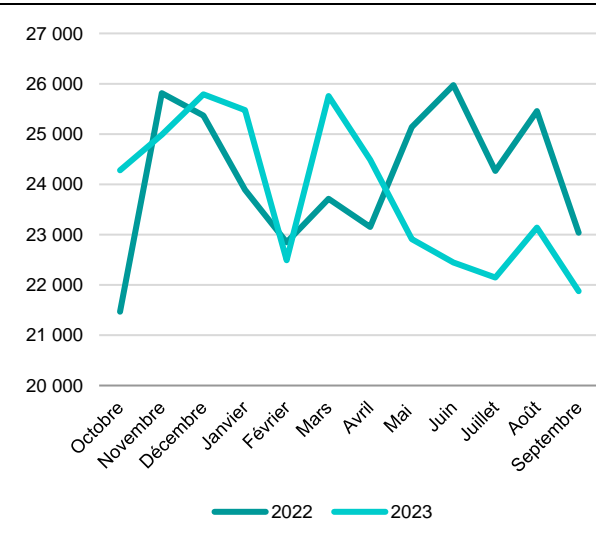
¹⁹ Source : Bloomberg, *Saving the Panama Canal will take years and cost billions, if it's even possible*, Janv 2024

²⁰ Source : Autorité du canal de Panama, *Panama Canal to increase daily transits to 24 starting in January*, Dec 2023
<https://pancanal.com/en/panama-canal-to-increase-daily-transits-to-24-starting-in-january/>

Graphique 10 : Nombre total de navires en transit (années fiscales 2022 – 2023)



Graphique 11 : Volume de marchandises transportées (années fiscales 2022 – 2023, milliers de tonnes longues de cargaison)



Source : Autorité du canal de Panama, GSA

La réduction de la facilité de circulation dans le canal de Panama engendre des répercussions significatives sur le commerce maritime. Si certains expéditeurs choisissent de payer des millions de dollars pour éviter les files d'attente, à l'instar du groupe japonais Eneos qui a déboursé 3,98 millions de dollars lors d'une vente aux enchères en novembre 2023 (soit 20 fois le montant moyen)²¹, **la majorité des navires se voient confrontés à une prolongation des délais de transit des marchandises.** Alors que le temps d'attente pour les navires arrivant au canal a évolué de quelques heures à plusieurs semaines (Graphique 12), certains expéditeurs préfèrent emprunter des itinéraires plus longs et plus coûteux en contournant l'Amérique du Sud.

Contribuant à hauteur de 73% au trafic total du canal de Panama, les Etats-Unis se positionnent comme l'un des principaux usagers de cette voie maritime. En effet, 40% du trafic de conteneurs américain traverse annuellement le canal de Panama, représentant ainsi un fret de 270 milliards de dollars par an²². Les restrictions de transit font donc peser un risque significatif sur l'industrie américaine, et pourraient engendrer, par effet domino, des répercussions sur l'intégralité des chaînes logistiques mondiales. **Les utilisateurs plus modestes du canal ont également été impactés, avec des perturbations atteignant entre 10 et 25% des flux commerciaux du Nicaragua, de l'Équateur, du Pérou, du Salvador et de la Jamaïque**²³.

Alors que le phénomène El Nino devrait durer jusqu'en avril 2024 au moins²⁴, son impact prolongé sur les conditions météorologique fait peser un risque pour le commerce maritime reliant les océans pacifique et atlantique. Dans une perspective plus large, ces récents événements mettent en lumière la manière dont le changement climatique modifie les flux commerciaux mondiaux. En 2022 déjà, la sécheresse avait créé des goulets d'étranglement sur le Mississippi aux Etats-Unis et sur le Rhin en Europe tandis que la fonte des glaces ouvrait de nouvelles routes maritimes dans l'Arctique. L'ensemble de ces évolutions devrait induire des modifications de la structure des principales routes maritimes, mais le temps nécessaire à l'adaptation pourrait potentiellement déstabiliser le commerce mondial dans les années à venir.

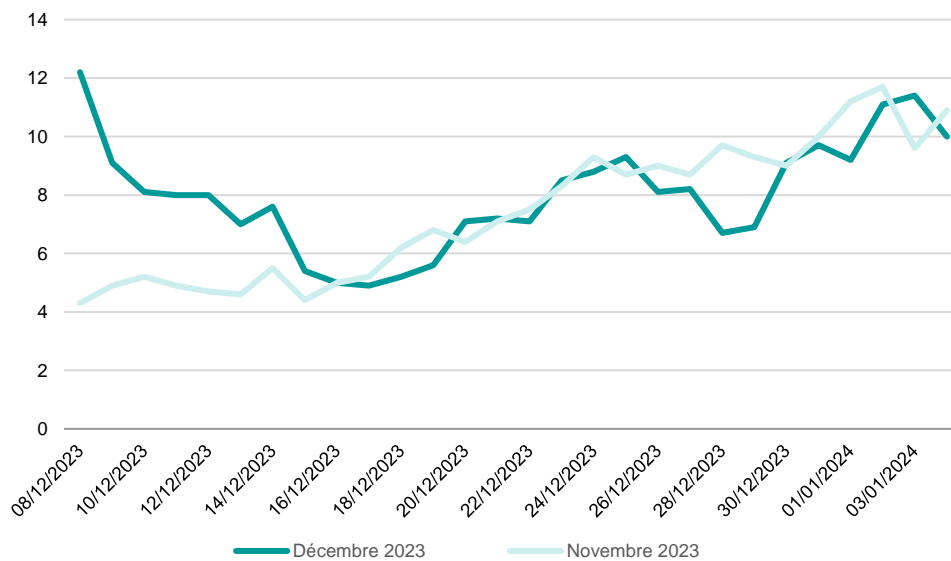
²¹ Source: Financial Review, Climate change could ruin Christmas as Panama Canal dries up, Dec 2023

²² Source: CNBC, US trade dominates Panama Canal traffic, Juin 2023

²³ Source: IMF, Climate change is disrupting global trade, Nov 2023

²⁴ Source: World meteorological organization (WMO), <https://public-old.wmo.int/fr/info-ni%C3%B1oni%C3%B1a>

Graphique 12 : Nombre moyen de jours d'attente pour les navires en transit du Pacifique vers l'Atlantique (novembre – décembre 2023)



Source : Autorité du canal de Panama, GSA

2.3. Les tensions persistantes en mer de Chine méridionale suscitent aussi des inquiétudes

Centre névralgique du commerce mondial, la mer de Chine méridionale, qui s'étend sur 3 millions de kilomètres carrés, revêt une importance capitale pour plusieurs grandes puissances commerciales (la Chine, Taïwan, le Japon ou encore les Etats-Unis) et, plus largement, pour le commerce international dans son ensemble. En effet, **ses eaux accueillent plus d'un tiers du transport maritime mondial, ce qui équivaut à environ un quart du commerce mondial**. Chaque année, en moyenne, **5 300 milliards de dollars de marchandises transitent par la mer de Chine méridionale et son canal de Malacca**²⁵, qui sont parmi les voies de navigation les plus fréquentées au monde²⁶.

Une interruption du trafic dans cette zone entraînerait des conséquences néfastes sur l'ensemble des réseaux d'approvisionnement mondiaux. **Les estimations suggèrent qu'un blocage d'une semaine du détroit de Malacca entraînerait une augmentation des frais d'expédition des marchandises de l'ordre de 64,5 millions de dollars en raison de l'attente des navires**²⁷. Cependant, cette hausse ne représenterait qu'une fraction minimale (0,08 à 0,1%) de la valeur hebdomadaire moyenne des échanges commerciaux dans la région.

Bien que la fermeture prolongée de la mer de Chine méridionale entraînerait des conséquences bien plus graves, un tel scénario reste peu probable en raison de la dépendance des grandes économies au trafic maritime. La Chine, par exemple, voit transiter 40% de ses échanges commerciaux par cette mer, ce qui la rend particulièrement vulnérable aux perturbations du commerce maritime dans la région. De même, 42% du commerce maritime du Japon et 14% des États-Unis passent par ces eaux²⁸. Cette importance du commerce en mer de Chine méridionale a jusqu'ici dissuadé les puissances concernées de faire augmenter

²⁵ Source: ChinaPower Project, How Much Trade Transits the South China Sea?, 2016

²⁶ Note : Outre son intérêt économique singulier en tant qu'artère commerciale vitale, la mer de Chine méridionale renferme d'importantes réserves inexploitées de pétrole et de gaz dans ses fonds marins. Les estimations diffèrent selon les sources, mais ses eaux compteraient environ 190 000 milliards de pieds cubes de réserves de gaz naturel et 11 milliards de barils de réserves de pétrole. Source : Bests diplomats, Strategic importance of the South China Sea, Nov 2023.

²⁷ Source: ChinaPower Project, How Much Trade Transits the South China Sea? 2016

²⁸ Source : Géo, Comprendre les tensions en mer de Chine méridionale, Aout 2023

excessivement les tensions, préservant jusqu'à présent le trafic maritime de marchandises de toute perturbation majeure.

Mais depuis quelques mois, **les tensions montent particulièrement entre la Chine et les Philippines**. Dans la zone maritime revendiquée par les deux pays, les incidents se multiplient autour des îles Spratleys et les collisions entre navires chinois et philippins sont monnaie courante. Depuis son arrivée au pouvoir en juin 2022, le président philippin Ferdinand Marcos Jr, haussant le ton face à la Chine, a opéré un rapprochement stratégique avec les Etats-Unis. Celui-ci s'est notamment matérialisé par la signature d'un accord de défense mutuelle avec Washington et la mise en place de manœuvres militaires communes, suscitant l'ire de Pékin, qui y voit des provocations.

3. Face aux risques géopolitiques, davantage de « Friendshoring » et des nouvelles routes commerciales plus longues, mais pas de diversification des partenaires

3.1. Les conflits défavorisent le commerce international...

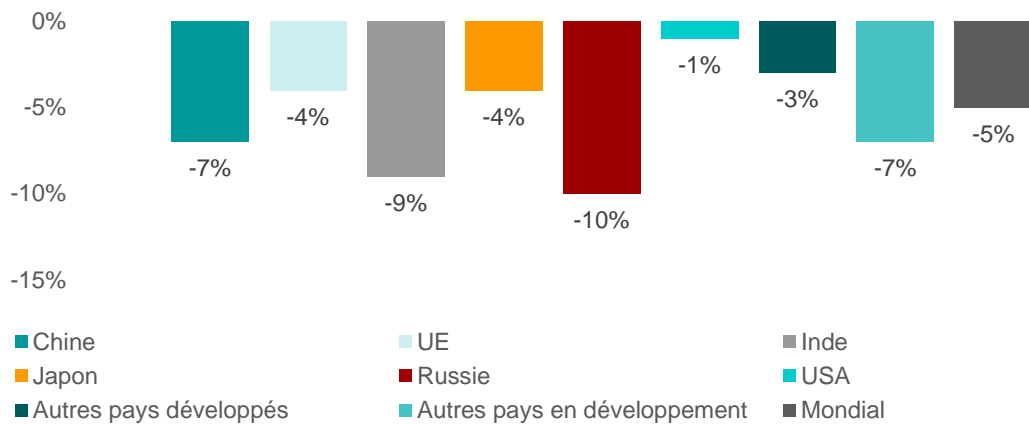
Depuis la fin de la seconde guerre mondiale, l'ouverture commerciale et l'objectif de libre-échange a coïncidé avec la baisse du nombre de conflits dans le monde. Toutefois, la dernière décennie a été marquée par **l'apparition d'un débat sur les bienfaits de la mondialisation. L'émergence de la puissance chinoise face aux États-Unis** et la concurrence stratégique entre ces deux pays qui en découle laissent penser qu'une réduction des relations commerciales internationales est possible.

Les effets potentiels de ces changements politiques sur le commerce mondial commencent à être quantifiés par la littérature économique. En mars 2022, afin de mesurer les impacts potentiels sur le commerce international de la formation de « blocs » régionaux en opposition stratégique, Goes et Bekkers²⁹ construisent un modèle d'équilibre général multi-sectoriel et multi-régions afin de quantifier les pertes de bien-être résultant d'un découplage de l'économie mondiale entre un bloc « occidental » (dominé par les Etats-Unis et aussi composé de l'Europe, du Japon, de l'Australie, de la Corée du Sud, de la plupart des pays d'Amérique latine et d'une partie de l'Afrique) et un autre « oriental » (centré sur la Chine, avec la Russie, l'Inde ou encore une partie de l'Afrique³⁰). Dans le cas d'un découplage total, **l'arrêt quasi-total des flux de commerce entre chaque bloc serait en partie compensé par davantage de flux au sein de chacun d'eux. Par exemple, les Etats-Unis profiteraient d'une augmentation de leurs échanges extérieurs de 10 à 42% avec les autres pays du bloc de l'Ouest, ces derniers redirigeant leurs échanges vers l'économie américaine. Celle-ci verrait aussi ses flux de commerce internes progresser d'environ 7%. Même tendance dans le bloc « oriental » : la Chine bénéficierait d'une hausse de ses flux de commerce avec les membres du même bloc progresser de 9 à 60% selon les pays. Son commerce interne augmenterait de 3%. Mais au total, les pertes de bien être résultant de ce découplage total seraient significatives malgré ces effets de compensation partielle, de l'ordre de 15% dans certaines régions.** Et dans le cas d'un scénario moins pessimiste dans lequel les tensions géopolitiques donnent uniquement lieu à des droits de douane plus élevés, les tendances sont les mêmes mais les ampleurs moindres. Une perte de 5% du PIB mondial est à attendre d'après cette étude si le commerce mondial s'organisait autour de deux blocs.

²⁹ Carlos Goes et Eddy Bekkers (22 mars 2022) : « The impact of geopolitical conflicts on trade, growth, and innovation », World Trade Organization.

³⁰ Note : La composition de chaque bloc est déterminée au regard des similitudes en matière de politique étrangère d'après les votes à l'Assemblée générale des nations Unies).

Graphique 13 : Effets du scénario de découplage sur le PIB réel à long terme dans l'économie mondiale (Écart en pourcentage par rapport aux projections de base)



Source: OMC, Góes and Bekkers (2022).

De son côté, Kamin³¹ analyse empiriquement l'impact des conflits sur les flux commerciaux, à partir de données annuelles sur 198 pays entre 1992 et 2011. **L'étude montre que le type et le nombre de conflits dans lesquels le pays est impliqué ont une incidence sur l'impact des flux commerciaux.** En outre, les impacts diffèrent du côté des exportateurs et des importateurs. **Les conflits majeurs réduisent les flux commerciaux jusqu'à 67%, l'impact négatif étant plus élevé si le pays impliqué est principalement exportateur que s'il est importateur.** L'article étudie en outre l'impact sur le commerce du statut de la relation d'une paire de pays (ennemi ou allié) impliquée dans le même conflit. Les paires de pays qui commercent subissent une perte commerciale pouvant atteindre 95 % si les deux pays entrent dans le même conflit et sont adversaires. Mais, résultat plus intéressant, même si les pays sont alliés dans le même conflit, l'impact sur le volume des échanges entre ces deux pays est négatif (mais plus faible).

3.2. Pas plus de « Nearshoring » ni de diversification des fournisseurs, mais davantage de « Friendshoring »

Dans ce contexte de tensions géopolitiques croissantes, les appels aux relocalisations (**Reshoring**) ou à favoriser des chaînes de valeur plus courtes (**Nearshoring**) pour moins dépendre de chaînes de production lointaines et d'un nombre de pays fournisseurs trop restreint (au premier rang desquels figure la Chine) sont de plus en plus fréquents.

Et depuis le début de la guerre en Ukraine, il est désormais question de **favoriser les relocalisations dans des « pays amis » (Friend-shoring)**. Les sanctions et contre sanctions vis-à-vis de la Russie ont en effet montré les vulnérabilités des chaînes d'approvisionnement en cas de crise géopolitique, dont l'occurrence est plus probable avec les pays ayant un système politique différent. La Secrétaire au Trésor américain Janet Yellen a utilisé le terme lors d'un discours le 13 avril 2022 au cours duquel elle livrait sa vision sur l'avenir de l'économie mondiale et le leadership économique des États-Unis³². Le *Friend-shoring* ne fait pas l'objet d'une définition précise mais décrit un concept dans lequel, selon Janet Yellen, les partenaires commerciaux **« identifient un groupe de pays qui adhèrent fortement à un ensemble de normes et de valeurs sur la façon d'opérer dans l'économie mondiale et sur la façon de gérer le système économique mondial, et [approfondissent] leurs liens avec ces partenaires et pour travailler ensemble pour assurer l'approvisionnement des besoins en matériaux critiques. »** Le terme *Friend-shoring* est récent mais

³¹ Source: Katrin Kamin: « The Impact of Conflict on Trade – Evidence from Panel Data », University of Kiel

³² Source : <https://www.atlanticcouncil.org/event/special-address-by-us-treasury-secretary-janet-l-yellen/>

correspond en fait à une réalité plus ancienne. Par exemple, le **plan Marshall** d'investissement massif financé par les Etats-Unis afin de reconstruire l'Europe de l'Ouest après la seconde guerre mondiale, est dans une certaine mesure un exemple de « Friend-shoring ». Le bloc soviétique avait de son côté créé le Conseil d'aide économique mutuelle en 1949, en réponse au plan Marshall créé en 1947.

Plus récemment, une **mesure annoncée par le gouvernement japonais au printemps 2020** s'apparente aussi à favoriser le « Friend-shoring » : des chaînes d'approvisionnement étant trop dépendantes de l'approvisionnement en Chine et donc pas trop exposées au risque d'arrêt de la production dans ce pays, le gouvernement a cherché à inciter aux délocalisations d'entreprises japonaises de Chine, au profit du Japon ou d'autre pays asiatiques. Le Japon créé un fonds de 2,2 milliards de dollars pour la relocalisation de la production de l'étranger, en particulier de la Chine, dans son pays ou dans les pays d'Asie du Sud-Est. En principe, cette initiative a donc une dimension de "Friend-shoring". Cependant, le versement moyen de la subvention par bénéficiaire était faible (environ 15 millions de dollars) et le gouvernement japonais a accordé peu de fonds pour la délocalisation d'usines en Asie du Sud-Est. Le plafond de la subvention pour ces dernières était un dixième de la taille de celle de la délocalisation de la production au Japon.

Et en Europe, le **plan d'action de la Commission européenne pour sécuriser l'approvisionnement des matières premières critiques** s'inscrit aussi dans cette logique. Outre la définition d'une liste exhaustive de ces approvisionnements clés pour l'économie européenne ne pouvant pas être produit en quantité suffisante en Europe, il consiste à avoir des partenariats stratégiques des pays exportateurs de ces matières premières et qui s'engagent à respecter certaines normes et règles mutuelles. Le **partenariat stratégique entre l'UE et le Canada** en est un exemple.

D'après les derniers chiffres publiés par les Nations Unies en décembre³³, **si le « Near-shoring » (mesuré en utilisant les données de distance moyenne des flux commerciaux bilatéraux) n'a pas progressé depuis 2022, le « Friend-shoring » (mesuré comme dans l'étude de l'OMC en fonction des votes des pays à l'ONU) est quant à lui devenu plus fréquent. C'est d'autant plus frappant que cette étude, comme celle de la BRI, souligne par ailleurs que cette tendance ne va pas de pair avec une densification des flux commerciaux, c'est-à-dire un recours à un nombre plus grand de fournisseurs et clients pour « ne pas mettre tous ses œufs dans le même panier » et ainsi limiter les risques de rupture de chaîne d'approvisionnement. Il y a donc désormais une plus grande concentration du commerce mondial au sein des principales relations commerciales avec des pays « amis ».**

3.3. Des pays « tampons » se sont insérés dans les chaînes de production internationales et allongent les trajets commerciaux

Par ailleurs, sans aller jusqu'au scénario extrême de découplage total présenté ci-dessus, les dernières tendances semblent aussi indiquer un **allongement des routes commerciales sous l'effet des risques géopolitiques**, comme l'illustre les tensions en Mer Rouge (voir ci-dessus).

Une étude récente de la Banque des Règlements Internationaux³⁴ (BRI) met en évidence cet allongement de certaines routes commerciales. C'est notamment le cas de celles entre la Chine et les Etats-Unis. En étudiant les tableaux entrée-sortie relatifs aux relations commerciales des Etats-Unis, de la Chine et de leurs partenaires commerciaux respectifs (de premier et de second rang), la BRI souligne que la montée des tensions entre les deux grandes puissances est allée de pair avec un allongement des chaînes de production internationales des biens allant de la Chine vers les Etats-Unis.

Cet allongement de la distance entre les fournisseurs en Chine et les clients aux États-Unis suggère que des entreprises d'autres économies se sont interposées dans les chaînes d'approvisionnement

³³ Source: [Global Trade Update \(December 2023\) \(unctad.org\)](https://unctad.org/fr/publications/global-trade-update-december-2023)

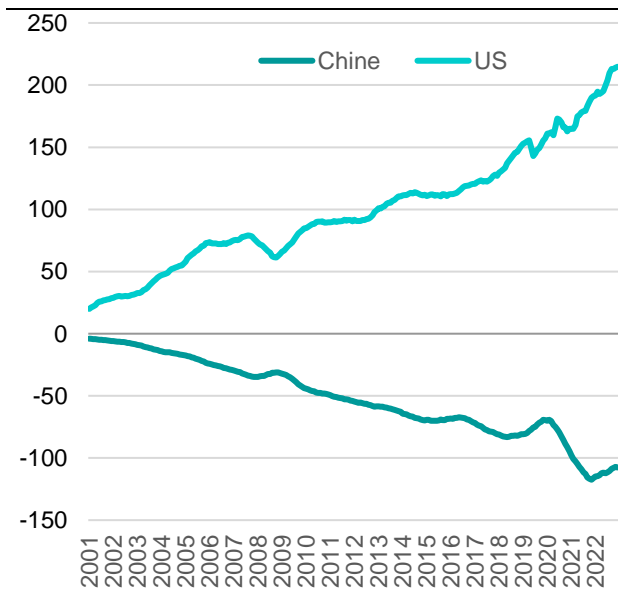
³⁴ Source: [Mapping the realignment of global value chains \(bis.org\)](https://bis.org/publications/mapping-the-realignment-of-global-value-chains)

de la Chine vers les États-Unis. L'identité des entreprises qui se sont ainsi insérées est confirmée par le fait que les entreprises de la région Asie-Pacifique représentaient en septembre 2023 une part plus importante des fournisseurs des clients américains qu'en décembre 2021, ainsi qu'une part plus importante des clients des fournisseurs chinois. Les entreprises asiatiques extérieures à la Chine ont donc absorbé une plus grande proportion de la valeur ajoutée dans les chaînes d'approvisionnement vers les États-Unis. D'après les auteurs de cette étude, c'est particulièrement frappant dans le secteur des technologies de l'information.

L'étude des flux bilatéraux de quelques économies émergentes avec la Chine et les Etats-Unis confirme cette tendance : **le Mexique, le Vietnam et, dans une moindre mesure la Thaïlande et la Corée du Sud ont à la fois enregistré ces dernières années une forte croissance de leur excédent commercial vis-à-vis des Etats-Unis et une nette dégradation de leur déficit commercial vis-à-vis de la Chine** (voir graphiques ci-dessous). Dit autrement, **ces quatre pays importent désormais davantage de Chine, puis réexportent plus vers les Etats-Unis.**

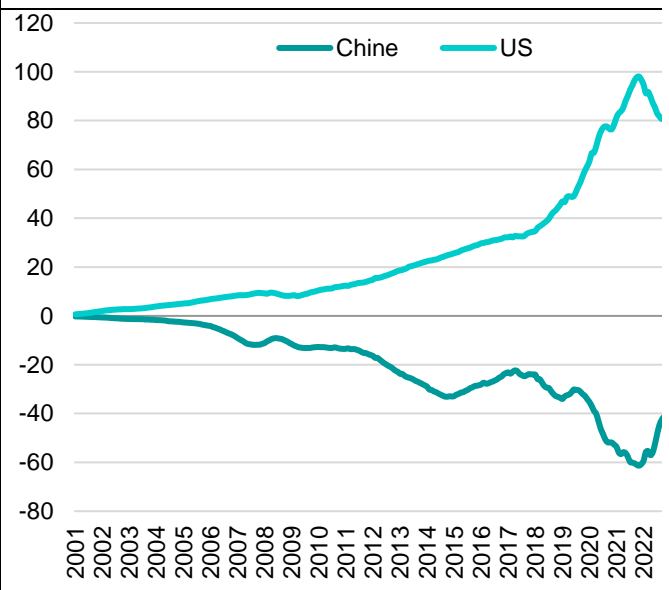
Enfin, la hausse des exportations de pays de l'Union européenne vers les pays d'Asie centrale ou encore la Turquie depuis le début de la guerre en Ukraine est un autre exemple de contournement des risques géopolitiques : en effet, ces pays ont dans le même temps enregistré une forte hausse de leurs exportations à destination de la Russie frappée par des sanctions commerciales par l'UE.

Graphique 14 : balance commerciale du Mexique (12 mois, Mds USD)



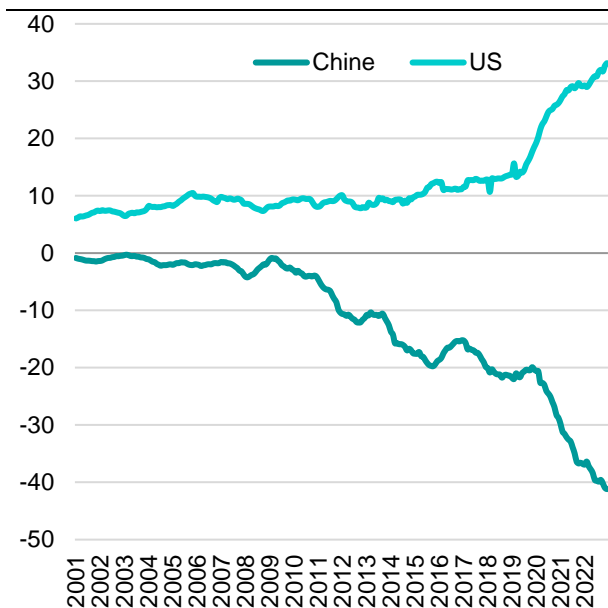
Source : sources nationales

Graphique 15 : balance commerciale du Vietnam (12 mois, Mds USD)



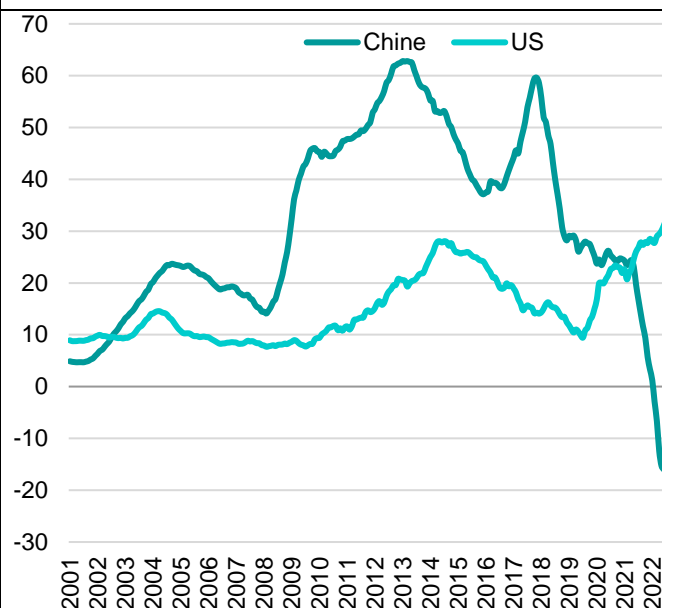
Source : sources nationales

Graphique 16 : balance commerciale de la Thaïlande (12 mois, Mds USD)



Source : sources nationales

Graphique 17 : balance commerciale de la Corée du Sud (12 mois, Mds USD)



Source : sources nationales

3.4. Vers de nouvelles mesures protectionnistes européennes et américaines ciblant la Chine au second semestre 2024, en particulier dans le secteur automobile

Ce contournement des routes commerciales les plus directes afin d'éviter les sanctions et/ou mesures protectionnistes devrait durer, dans la mesure où l'année 2024 pourrait être marquée par une recrudescence de ces dernières, en particulier dans le secteur des voitures électriques. Quasi-nulles il y a encore cinq ans, les ventes de véhicules particuliers 100% électriques (BEVs) ont totalisé 7,8 millions d'unités au niveau mondial en 2022, soit un peu plus de 10% du marché total³⁵. Or cette progression (+68% sur un an) a été largement portée par la Chine, où près des deux tiers de ces véhicules ont été immatriculés, soit 22% des immatriculations totales dans le pays. La progression spectaculaire de ses constructeurs a aussi permis à la Chine de devenir le premier exportateur de BEVs en volume, avec 648 000 unités exportées en 2022, contre seulement 2000 quatre ans plus tôt. Ce retournement du marché est logique : la Chine domine largement l'industrie des batteries, au cœur de la transition électrique du secteur automobile. Le pays possède la majeure partie de la capacité mondiale de raffinage des matériaux nécessaires à la production de batterie : lithium (67%), manganèse (95%), cobalt (73%), graphite (70%), nickel (63%)³⁶.

Dans ce contexte, **la Commission européenne a annoncé en septembre dernier lancer une enquête sur les exportations de voitures électriques chinoises.** Elle vise à déterminer si la compétitivité des entreprises exportatrices basées en Chine bénéficie de subventions des autorités chinoises³⁷. **Cette enquête ne doit pas durer plus de 13 mois.** Dit autrement, **l'Union européenne pourrait décider d'ici l'automne prochain d'imposer des droits de douane supérieurs au taux standard de 10% appliqué aux importations automobiles pour les approvisionnements de Chine.** Bien entendu, cette enquête concerne toutes les importations européennes de voitures électriques en provenance de Chine, y compris celles de marques européennes. Elle intervient un peu plus de dix ans après celle concernant les panneaux solaires produits en

³⁵ Source: The Wall Street Journal, *EVs Made Up 10% of All New Cars Sold Last Year*, janvier 2023

³⁶ Source: The New York Times, *Can the World Make an Electric Car Battery Without China?*, mai 2023

³⁷Note : Ces subventions peuvent prendre différentes formes : prix artificiellement bas des matières premières utilisées, prêts à taux préférentiels, fiscalité avantageuse ou encore accès très peu cher au foncier.

Chine. A l'époque, après la conclusion en 2013 de l'enquête de la Commission européenne lancée en 2012 instaurant des droits de douane très élevés sur ces importations, les autorités chinoises et européennes étaient quelques semaines plus tard parvenues à un accord concernant à la fois les volumes exportés par la Chine et un prix plancher fixé pour les panneaux solaires vendus importés par les pays de l'UE.

A priori, les Etats-Unis ont moins de raisons que les européens d'augmenter leurs droits de douanes sur les importations automobiles en provenance de Chine, ceux-ci étant plus élevés (27,5%). Même si la rencontre entre la Président américain Joe Biden et son homologue chinois Xi Jinping leur a permis de souligner l'importance de maintenir des relations économiques et commerciales stables, **la campagne pour l'élection présidentielle américaine et la possible élection de Donald Trump augmentent la probabilité de l'annonce de droits de douane plus élevés, en particulier sur les véhicules électriques, d'autant plus que l'ancien président américain avait déjà ciblé ce même secteur d'activité et en utilisant le même instrument (les droits de douane) lors de son premier mandat.**