



COMMUNIQUÉ DE PRESSE

EMBARGO

NE DOIT PAS ÊTRE PUBLIÉ NI ÊTRE DISTRIBUÉ PAR LES AGENCES DE PRESSE AVANT **13:00 HEURES**, HEURE DE GENEVE, LE **4 OCTOBRE 2021**

STATISTIQUES ET PERSPECTIVES DU COMMERCE

La reprise du commerce mondial dépasse les attentes mais elle est marquée par des divergences régionales

Porté par la reprise de l'activité économique mondiale au premier semestre de 2021, le commerce des marchandises a dépassé son pic d'avant la pandémie, ce qui a conduit les économistes de l'OMC à revoir à la hausse leurs prévisions commerciales pour 2021 et 2022.

L'OMC anticipe désormais une croissance en volume de 10,8% (au lieu des 8% annoncés en mars) du commerce mondial des marchandises pour 2021, suivie d'un accroissement de 4,7% en 2022 (tableau 1). Cette croissance devrait se modérer à mesure que le commerce des marchandises retournera à la tendance de long terme qui était la sienne avant la pandémie. Des problèmes du côté de l'offre comme la pénurie de semi-conducteurs et le retard accumulé dans les ports pourraient tendre les chaînes d'approvisionnement et peser sur les échanges dans certains secteurs, mais ne devraient pas avoir d'incidence majeure sur les agrégats mondiaux. Les principaux risques baissiers viennent de la pandémie elle-même.

En arrière-plan de la forte progression globale des échanges, il existe pourtant une forte divergence d'un pays à l'autre, certaines régions en développement étant loin d'atteindre la moyenne mondiale.

FAITS SAILLANTS

- **Le volume du commerce mondial des marchandises devrait croître de 10,8% en 2021**, la prévision de 8% annoncée en mars ayant été revue à la hausse. La croissance du commerce devrait ralentir à 4,7% en 2022, au lieu des 4% annoncés précédemment.
- La croissance trimestrielle des échanges était en hausse de **22% en glissement annuel au deuxième trimestre** de cette année, mais devrait **ralentir à 6,6% au quatrième trimestre**, en écho à la baisse et au redressement de 2020.
- **Le PIB mondial augmentera de 5,3% en 2021**, soit davantage que les 5,1% annoncés en mars. La croissance devrait ralentir à 4,1% en 2022, au lieu des 3,8% annoncés précédemment.
- **Les prévisions actuelles sont proches du scénario optimiste** indiqué dans les dernières prévisions commerciales, **mais les risques du scénario pessimiste prédominent désormais** (tension des chaînes d'approvisionnement mondiales et résurgence de la COVID-19, notamment).
- **Les disparités régionales resteront importantes.** Les importations de l'Asie devraient augmenter de 9,4% en 2021 par rapport à 2019, tandis que celles des pays les moins avancés (PMA) diminueront de 1,6% sur la même période.
- **Le commerce des services devrait rester à la traîne du commerce des marchandises**, en particulier dans les secteurs liés aux voyages et aux loisirs.

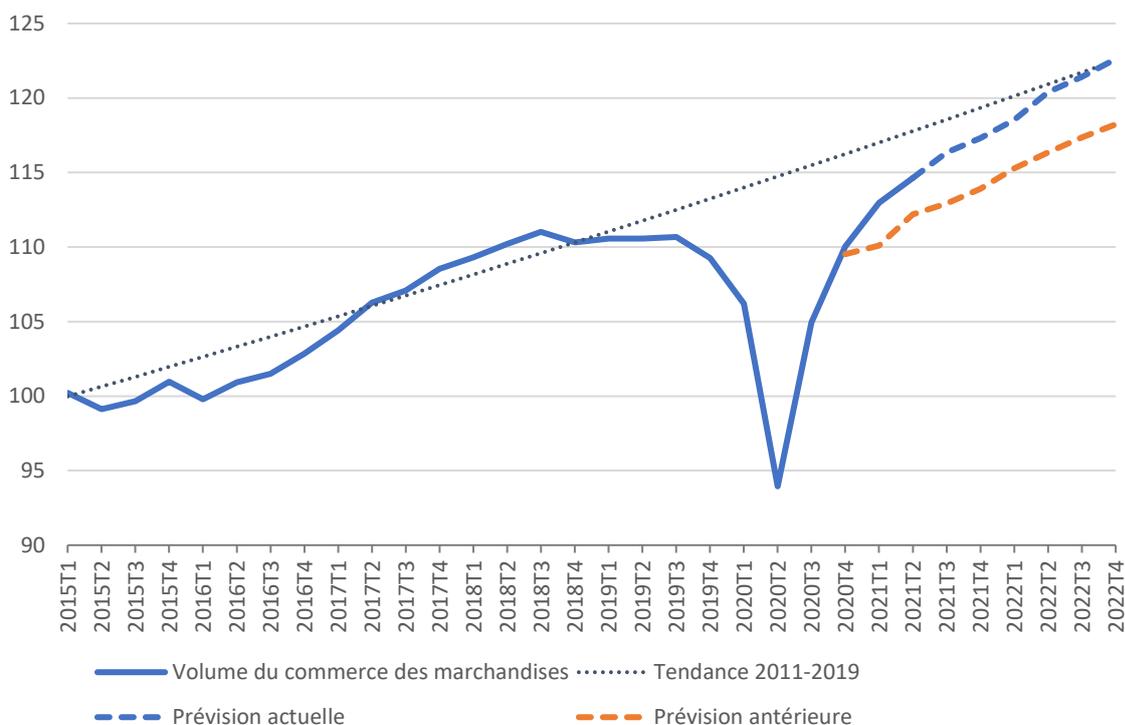
"Le commerce a été un instrument décisif pour lutter contre la pandémie et cette forte croissance souligne à quel point le commerce sera important pour soutenir la reprise de l'économie mondiale", a déclaré la Directrice générale, Ngozi Okonjo-Iweala. "Mais l'accès inéquitable aux vaccins aggrave la divergence économique entre les régions. Plus longtemps l'inéquité vaccinale persistera, plus on court le risque que n'apparaissent des variants encore plus dangereux de la COVID-19, ce qui enrayerait les progrès sanitaires et économiques accomplis jusqu'à présent."

"A l'approche de la douzième Conférence ministérielle de l'OMC, les Membres doivent faire preuve d'unité et s'accorder sur une réponse forte de l'OMC à la pandémie qui jetterait les bases d'une production plus rapide des vaccins et d'une répartition plus équitable. C'est une nécessité pour maintenir la reprise économique mondiale. La politique de vaccination constitue bien une politique économique – et aussi commerciale – critique", a-t-elle déclaré.

Le fort taux de croissance annuel pour le commerce des marchandises en 2021 s'explique principalement par l'effondrement de l'année précédente, où le commerce avait touché le fond au deuxième trimestre. Le niveau de référence étant très bas, la croissance en glissement annuel du volume du commerce des marchandises a atteint 22% au deuxième trimestre de 2021, mais le chiffre devrait revenir à 10,9% au troisième trimestre et à 6,6% au quatrième trimestre, en partie grâce à la rapidité avec laquelle les échanges ont repris aux deux derniers trimestres de 2020 (graphique 1). Il suffit pour que les prévisions pour 2021 se réalisent que la croissance en glissement trimestriel atteigne en moyenne 0,8% par trimestre au second semestre de cette année, l'équivalent d'un taux annualisé de 3,1%.

Graphique 1: Volume du commerce mondial des marchandises, 2015T1-2022T4

Indices, 2015 = 100



Sources: OMC et CNUCED pour les données sur le volume des échanges; OMC pour les prévisions.

La trajectoire de la prévision actuelle du commerce des marchandises indiquée dans le graphique 1 est proche du scénario optimiste mentionné dans la dernière prévision en date de l'OMC (31 mars). Ce scénario reposait sur un certain nombre d'hypothèses, parmi lesquelles une

accélération de la production et de la diffusion des vaccins contre la COVID-19. Plus de 6 milliards de doses ont été produites et administrées dans le monde. C'est un résultat remarquable, mais dont on ne peut se satisfaire malheureusement, au vu des fortes disparités qui existent en matière d'accès entre les pays. À ce jour, seuls 2,2% de la population des pays à faible revenu ont reçu au moins une dose du vaccin contre la COVID-19.¹ Le fait de ne pas vacciner dans tous les pays contre la COVID-19 s'est soldé par une reprise à deux vitesses, la croissance étant plus lente dans les pays qui ont un accès limité aux vaccins, qui sont souvent ceux qui ont le moins de marge d'action budgétaire pour aider les entreprises et les ménages. Cette divergence favorise l'apparition et la propagation de nouvelles formes du virus qui pourraient échapper aux vaccins, ce qui risque d'avoir pour effet l'imposition de nouvelles restrictions d'ordre sanitaire qui réduiront l'activité économique.

La croissance du volume des échanges devrait aller de pair avec une croissance du PIB pondéré par les taux de change du marché de 5,3% en 2021 et de 4,1% en 2022 (au lieu de 5,1% et 3,8% précédemment, chiffres revus à la hausse). La croissance du PIB a été stimulée par l'appui vigoureux des politiques monétaires et budgétaires, et par la reprise de l'activité économique dans les pays qui ont pu effectuer à l'échelle une campagne de vaccination contre la COVID-19.

Dans les années qui ont précédé la crise financière mondiale (1990-2007), le commerce mondial des marchandises a crû quelque deux fois plus rapidement que le PIB mondial aux taux de change du marché, mais a ensuite ralenti pour s'installer à peu près au même rythme en moyenne. Les projections actuelles pour le commerce indiquent que le ratio de la croissance des échanges à celle du PIB atteindra jusqu'à 2:1 en 2021 avant de revenir à 1,1:1 en 2022. Si cette prévision se vérifie, cela signifierait que la pandémie n'a pas eu d'incidence structurelle fondamentale sur les liens entre le commerce mondial et les revenus.

Il est probable que les prévisions seront revues à la baisse, mais l'importance relative des différents risques est difficile à évaluer. Les risques à envisager sont notamment des pics d'inflation, un allongement des délais portuaires, des tarifs de transport plus élevés, et une pénurie longue des semi-conducteurs, car les tensions du côté de l'offre sont aggravées par la solidité inattendue du redressement de la demande dans les pays avancés et dans bon nombre de pays émergents. La pandémie elle-même fait peut-être peser un risque encore plus grand sur le commerce mondial et la production mondiale, si des variants encore plus mortels devaient apparaître. Le variant Delta, particulièrement contagieux, a déjà conduit les gouvernements à rétablir certaines mesures de confinement.

Les pointes d'inflation récentes s'expliquent par les chocs qui ont touché certains secteurs, côté offre, dans certains pays, parallèlement au redressement inattendu de la demande, mais ne devrait durer qu'un temps. Néanmoins, si les anticipations inflationnistes devaient se confirmer, les banques centrales pourraient juger nécessaire de resserrer la politique monétaire plus tôt qu'attendu. Cela pourrait avoir des répercussions négatives qui finiront par atteindre les courants d'échanges. La période qui succédera à la pandémie pourrait connaître des épisodes d'instabilité, à mesure que la politique monétaire se normalisera et que les pays reviendront à des politiques budgétaires plus soutenables.

Dans l'ensemble, la reprise des échanges reste contrastée en fonction des régions. En particulier, le Moyen-Orient, l'Amérique du Sud et l'Afrique semblent s'orienter vers la reprise la plus faible du côté des exportations, tandis que le Moyen-Orient, la CEI et l'Afrique connaîtront la reprise la plus lente du côté des importations.

¹ Mathieu, E., Ritchie, H., Ortiz-Ospina, E. *et al.* "A global database of COVID-19 vaccinations", *Natural Human Behaviour* (2021).

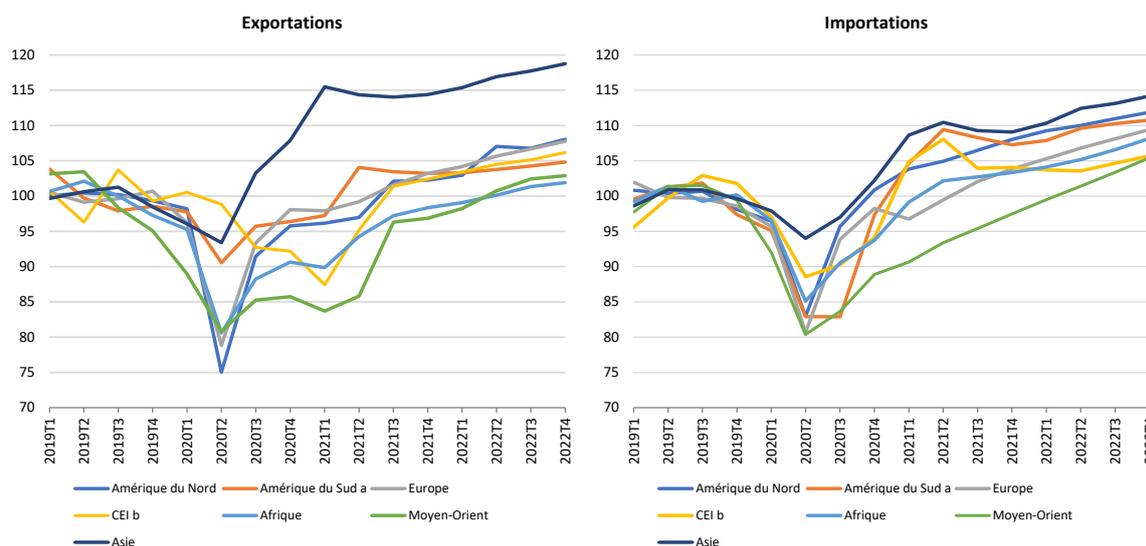
Le graphique 2 indique la croissance trimestrielle du volume du commerce des marchandises par région depuis 2019, dernière année complète avant la pandémie de COVID-19. Comme l'ampleur de la récession de 2020 a différé d'une région à l'autre, les taux de croissance en glissement annuel sur 12 mois n'illustrent pas l'impact de la crise sur la trajectoire de chaque région de façon aussi efficace que les prévisions de la croissance cumulée des échanges pour la période de 3 ans allant de 2019 à la fin de 2022, qui apparaît dans la divergence entre les lignes correspondant à chaque région.

Si les prévisions actuelles se vérifient, les importations de marchandises de l'Asie seront, à la fin du dernier trimestre de 2022, plus élevées de 14,2% qu'elles ne l'étaient en 2019. Pendant la même période, les importations auront augmenté de 11,9% en Amérique du Nord, de 10,8% en Amérique du Sud et centrale, de 9,4% en Europe, de 8,2% en Afrique, de 5,7% dans la Communauté des États indépendants et de 5,4% au Moyen-Orient. Les exportations de l'Asie auront progressé de 18,8% sur cette période, tandis que toutes les autres régions auront connu une augmentation plus faible: l'Amérique du Nord (8%), l'Europe (7,8%), la CEI (6,2%), l'Amérique du Sud (4,8%), le Moyen-Orient (2,9%) et l'Afrique (1,9%).

Il apparaît que les régions tributaires des exportations de pétrole ont subi une diminution très importante aussi bien de leurs exportations que de leurs importations de marchandises pendant la récession de 2020, et que ces pertes n'ont été qu'en partie récupérées depuis. La reprise relativement forte des importations de l'Amérique du Sud témoigne aussi des effets de base des récessions survenues dans certaines des principales économies de la région en 2019.

Graphique 2: Exportations et importations de marchandises par région, 2019T1 2022T4

Indice de volume, 2015 = 100



a Amérique du Sud et centrale et Caraïbes.

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

Source: OMC et CNUCED.

Le tableau 1 récapitule les prévisions annuelles de l'OMC pour le commerce des marchandises en volume et le PIB réel aux taux de change du marché de 2017 à 2022. Les chiffres annuels diffèrent légèrement des chiffres trimestriels pour des raisons de méthode statistique, mais confirment l'existence de divergences régionales. Outre les cinq régions de l'OMC, le tableau donne aussi des estimations pour les pays les moins avancés (PMA). D'après ces chiffres, les pays les plus pauvres ont connu une diminution de leurs exportations inférieure à la moyenne mondiale en 2020, et plus prononcée du côté des importations.

D'après les prévisions, la croissance en 2021 du volume des exportations atteindra 8,7% en Amérique du Nord, 7,2% en Amérique du Sud, 9,7% en Europe, 0,6% dans la CEI, 7% en Afrique, 5% au Moyen-Orient et 14,4% pour l'Asie. La même année, les importations devraient augmenter de 12,6% en Amérique du Nord, 19,9% en Amérique du Sud, 9,1% en Europe, 13,1% dans la CEI, 11,3% en Afrique, 9,3% au Moyen-Orient et 10,7% en Asie. Selon les estimations, les exportations et les importations des PMA augmenteront de 5,3% et 5,5%, respectivement, en 2021.

Comme pour les chiffres trimestriels ci-dessus, les chiffres de la croissance annuelle des échanges pour 2021 sont fonction dans une large mesure du recul enregistré par chaque région en 2020. L'incidence de la pandémie sur les échanges est illustrée plus efficacement en considérant la croissance cumulée sur deux ans de 2019 à 2021. Si le deuxième semestre de cette année est conforme aux projections, le commerce mondial des marchandises devrait s'inscrire en hausse de 4,9% par rapport à 2019. Sur la même période, la croissance des exportations atteindra -0,6% en l'Amérique du Nord, 2,2% en l'Amérique du Sud, 1% en Europe, -1% dans la CEI, -2,4% en Afrique, -7,2% au Moyen-Orient et 14,7% en Asie. Parallèlement, la croissance des importations s'établira, pour la période allant de 2019 à 2021, à 5,7% en Amérique du Nord, 8,1% pour en Amérique du Sud, 0,8% en Europe, 7,5% dans la CEI, -1% en l'Afrique, -5,9% au Moyen-Orient et 9,4% en Asie. Pour ce qui est des PMA, les exportations augmenteront de 3,2% entre 2019 et 2021, tandis que leurs importations devraient diminuer de 1,6% au cours de la même période. La divergence se poursuit dans les projections concernant 2022.

Tableau 1: Volume du commerce des marchandises et PIB réel, 2017-2022^a

Variation annuelle en %

	2017	2018	2019	2020	2021P	2022P
Volume du commerce mondial des marchandises ^b	4,8	3,1	0,1	-5,3	10,8	4,7
Exportations						
Amérique du Nord	3,4	3,8	0,3	-8,6	8,7	6,9
Amérique du Sud ^c	2,2	-0,2	-2,2	-4,7	7,2	2,0
Europe	4,1	1,9	0,6	-7,9	9,7	5,6
CEI ^d	3,9	4,1	-0,3	-1,5	0,6	8,5
Afrique	5,3	3,6	-0,7	-8,8	7,0	6,0
Moyen-Orient	-2,2	4,8	-2,2	-11,6	5,0	9,6
Asie	6,7	3,7	0,8	0,3	14,4	2,3
Importations						
Amérique du Nord	4,4	5,1	-0,6	-6,1	12,6	4,5
Amérique du Sud ^c	4,4	5,6	-2,6	-9,9	19,9	2,1
Europe	3,9	1,9	0,3	-7,6	9,1	6,8
CEI ^d	13,9	4,0	8,5	-5,6	13,8	-0,8
Afrique	-1,7	5,3	2,8	-11,1	11,3	4,1
Moyen-Orient	1,2	-4,1	2,4	-13,9	9,3	8,7
Asie	8,5	5,0	-0,5	-1,2	10,7	2,9
PIB mondial aux taux de change du marché	3,2	3,1	2,4	-3,5	5,3	4,1
Amérique du Nord	2,3	2,8	2,0	-4,0	5,6	3,7
Amérique du Sud ^c	0,7	0,3	-0,5	-7,5	4,9	2,9
Europe	2,7	2,0	1,5	-6,4	4,3	4,0
CEI ^d	2,3	3,1	2,6	-2,7	3,9	3,4
Afrique	3,1	3,0	2,9	-2,8	3,5	4,1
Moyen-Orient	0,7	0,4	0,0	-4,6	2,9	4,5
Asie	5,0	4,7	3,9	-0,9	6,1	4,7
Pour mémoire: Pays les moins avancés (PMA)						
Volume des exportations de marchandises	4,3	4,0	2,1	-2,0	5,3	4,7
Volume des importations de marchandises	4,9	5,3	7,6	-6,7	5,5	8,6
PIB aux taux de change du marché	3,1	3,2	3,8	0,3	2,2	4,4

a Les chiffres pour 2021 et 2022 sont des projections.

b Moyennes des exportations et des importations.

c Amérique du Sud et centrale et Caraïbes.

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

Note: Les projections intègrent des techniques d'échantillonnage de données mixtes (MIDAS) pour certains pays afin de tirer parti de données à haute fréquence comme le trafic de conteneurs et les indices de risque financier.

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

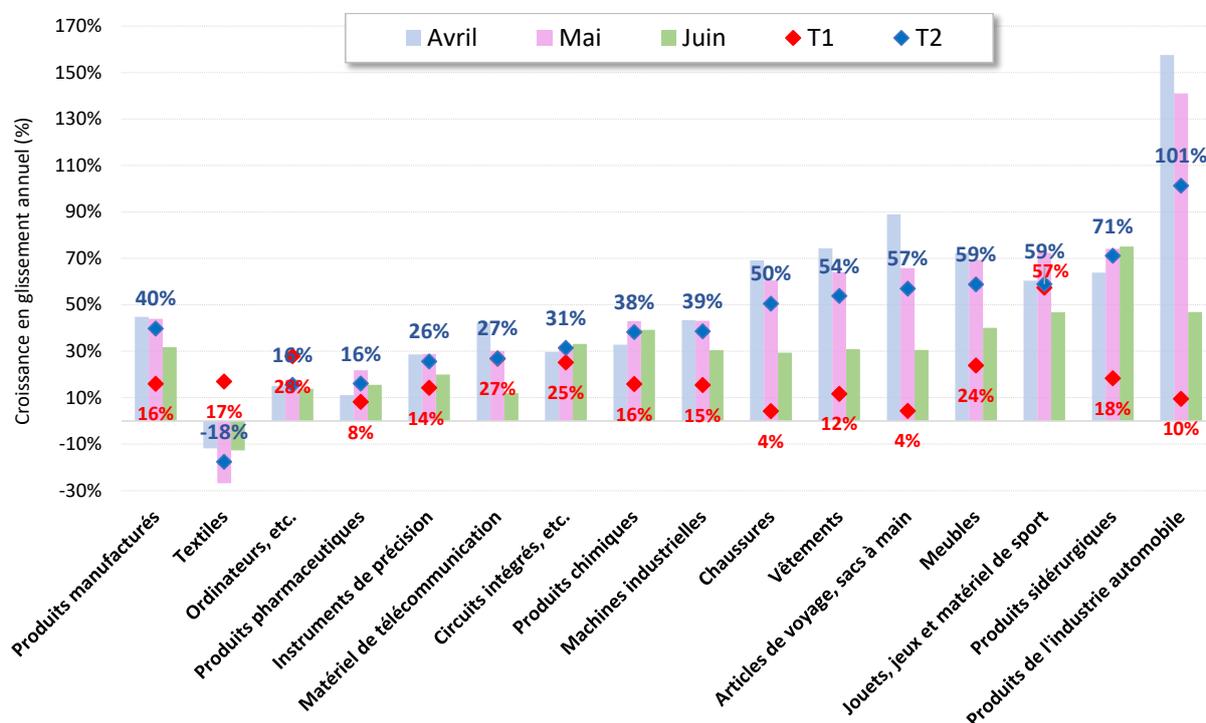
Évolution du commerce en termes nominaux

Les dernières statistiques de l'OMC sur le commerce des marchandises en dollars EU nominaux paraissent en même temps que les prévisions commerciales. Ces statistiques et les autres qui figurent dans le présent communiqué de presse sont disponibles en téléchargement dans la [base de données en ligne de l'OMC](#).

Le graphique 3 indique les taux de croissance estimés d'une année sur l'autre pour plusieurs catégories du commerce des produits manufacturés jusqu'au deuxième trimestre de 2021. La chute du commerce des produits de l'industrie automobile au mois de juin est d'une ampleur inhabituelle par rapport aux autres catégories de marchandises. Cette diminution est peut-être liée à la récente pénurie de semi-conducteurs dans l'industrie automobile, qui a perturbé la production automobile mondiale. Fait notable, la catégorie des circuits intégrés n'affiche pas une telle baisse. Il est possible que les circuits intégrés aient été orientés davantage vers d'autres utilisations (comme l'électronique grand public) pendant la pandémie, ce qui a limité les disponibilités pour les applications de l'industrie automobile quand la production s'est redressée.

Graphique 3: Croissance en glissement annuel du commerce mondial des produits manufacturés, par produit, 2021T2

Variation en % des valeurs en dollars EU



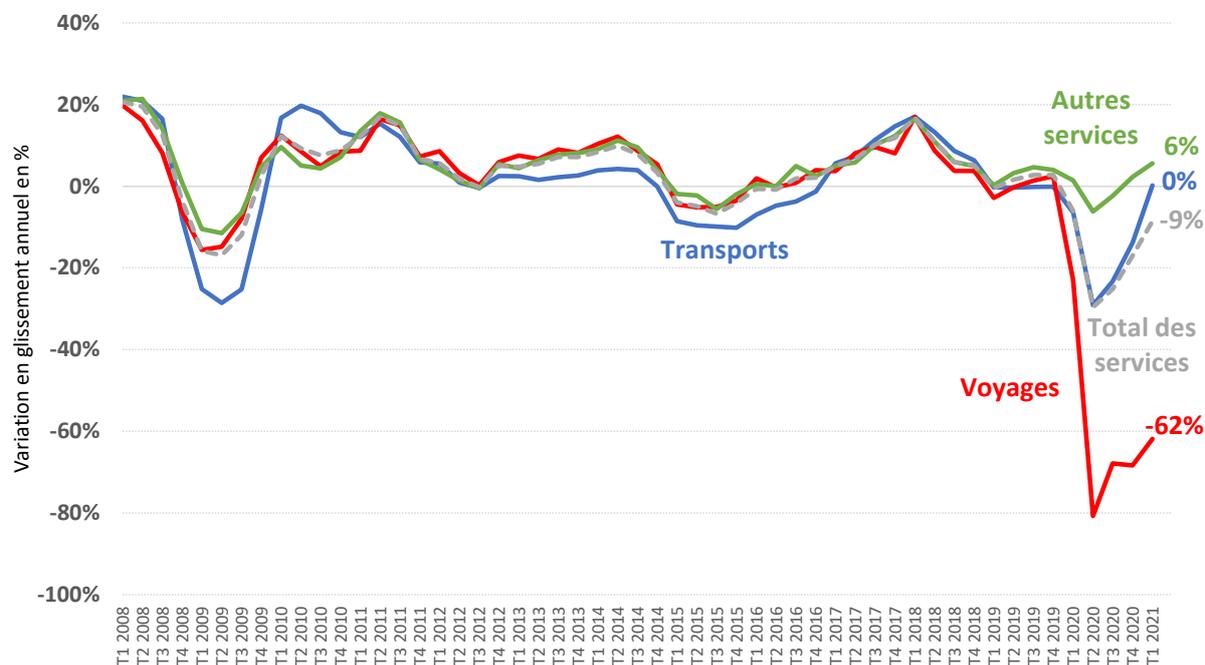
Source: Estimations de l'OMC.

Les statistiques de l'OMC sur le commerce des services commerciaux pour le deuxième trimestre ne seront disponibles que plus tard dans le courant du mois d'octobre, mais le graphique 4 ci-après indique l'évolution pour le premier trimestre. Dans l'ensemble, le commerce des services a régressé de 9% en glissement annuel pendant ce trimestre, ce que la faiblesse persistante du secteur des voyages, en chute de 62%, explique en grande partie. En revanche, la catégorie des autres services, qui comprend les services financiers et les autres services aux entreprises, était en hausse de 6% par rapport à l'année précédente. Il est probable que la croissance du commerce des services redevienne positive au deuxième trimestre en glissement annuel, la valeur de base pour 2020 étant faible, mais il ne faudra pas l'interpréter automatiquement comme un revirement

de tendance. D'après le dernier [Baromètre du commerce des services de l'OMC](#), paru le 23 septembre, le commerce des services pourrait se stabiliser autour d'une tendance plus faible qu'avant la pandémie.

Graphique 4: Commerce mondial des services commerciaux par secteur, 2008T1-2021T1

Variation en glissement annuel en %



Source: Estimations de l'OMC, de la CNUCED et de l'ITC

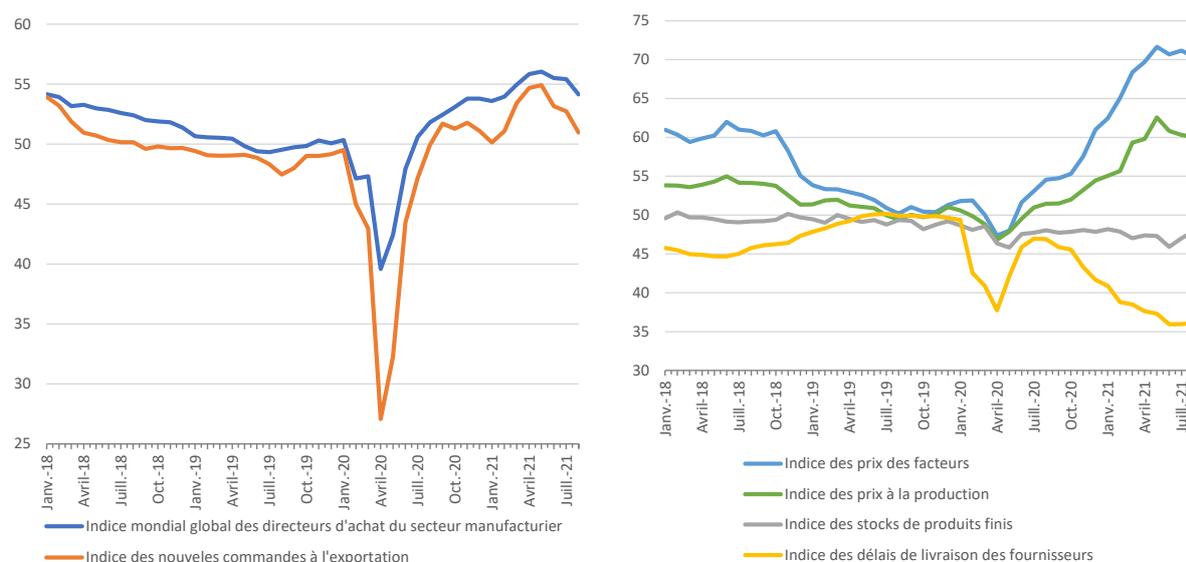
Indicateurs complémentaires

L'OMC a suivi les indicateurs à haute fréquence liés au commerce durant la pandémie pour mieux comprendre les tendances actuelles du commerce des marchandises et des services commerciaux. Une sélection de ces indicateurs est présentée ci-après afin d'offrir un contexte supplémentaire aux prévisions et aux statistiques commerciales.

Les indices des directeurs d'achat d'IHS-Markit reposent sur des enquêtes effectuées auprès de centaines d'entreprises de plus de 40 pays. Les indices relatifs aux différents pays sont regroupés en un indice mondial, les valeurs supérieures à 50 indiquant une expansion, et les valeurs inférieures à 50, une contraction. L'indice mondial des directeurs d'achat du secteur manufacturier et certains sous-indices présentés dans le graphique 5 aident à comprendre les problèmes récents de congestion des ports (les délais de livraison devenant beaucoup plus longs, comme en témoigne la forte dégradation du sous-indice correspondant, descendu largement en dessous de 50) et de prix élevé des services de transport maritime.

Graphique 5: Indices mondiaux des directeurs d'achat du secteur manufacturier, janvier 2018-août 2021

Indice, base = 50



Note: Les valeurs supérieures à 50 indiquent une expansion tandis que les valeurs inférieures à 50 dénotent une contraction.

Source: IHS-Markit.

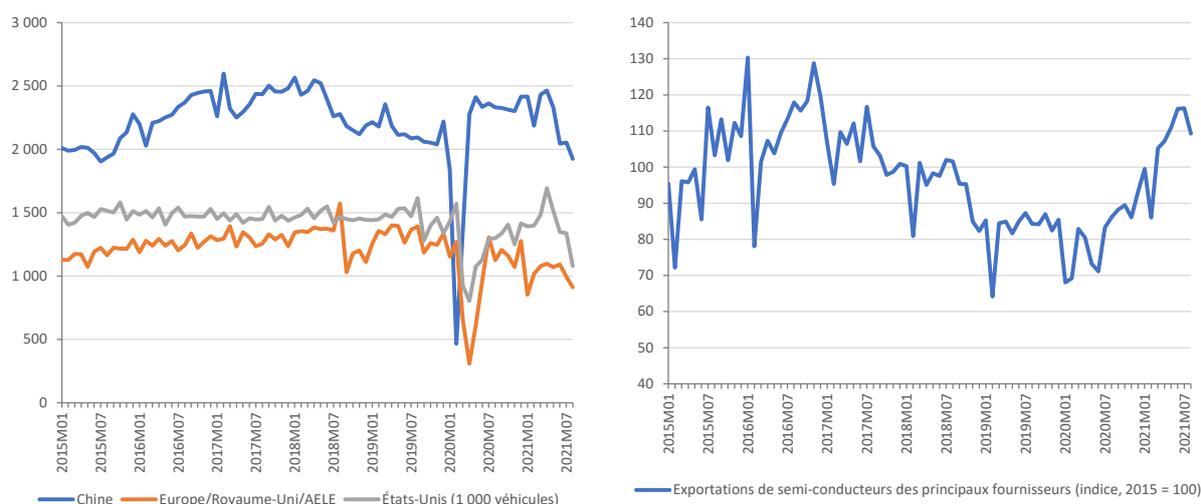
En dépit des interruptions liées à la COVID-19, le trafic de conteneurs dans les ports internationaux se maintient à des niveaux records ou proches de ces niveaux. Parallèlement, les tarifs de transport ont connu une augmentation spectaculaire, comme en témoigne le plus que quadruplement de l'indice du trafic conteneurisé de Shanghai pendant l'année écoulée. La flambée des taux d'expédition a coïncidé avec un fort rebond de la composante "nouvelles commandes à l'exportation" de l'indice PMI manufacturier mondial, ce qui indique une forte hausse de la demande mondiale d'importations. Les prix des intrants manufacturiers et des produits finis ont également augmenté, tandis que les stocks de produits finis ont diminué et que les délais de livraison se sont allongés.

L'indice des nouvelles commandes à l'exportation a culminé à 54,9 en mai de cette année, pour retomber ensuite à 51,0 en août, ce qui semble indiquer une accalmie de la demande mondiale d'importations. Parallèlement, les prix des facteurs et les prix à la production ont commencé à se détendre, les délais de livraison se sont stabilisés et les stocks de marchandises sont remontés. Cela donne à penser que les tarifs de transport élevés, et les retards liés aux navires qui attendent de décharger leur cargaison dans les ports, ont peut-être plafonné, même si les prix pourraient mettre un certain temps à baisser, et le retard un certain temps à se résorber.

Une pénurie mondiale de semi-conducteurs a perturbé récemment les chaînes d'approvisionnement de l'industrie automobile, entraînant une réduction de la production et des ventes. C'est ce qu'illustre le graphique 6, qui témoigne d'une diminution récente des ventes de voitures aux États-Unis, dans l'Union européenne et en Chine. Le volet droit du graphique indique que le commerce des semi-conducteurs était en repli bien avant la pandémie, mais qu'il s'est redressé dernièrement, ce qui devrait contribuer à relancer la production des véhicules à forte intensité de semi-conducteurs. Si les grands pays producteurs de semi-conducteurs ont connu des poussées de COVID-19 dernièrement, le problème semble tenir à une demande de puces supérieure à l'offre. Le graphique donne à penser que le commerce des produits automobiles pourrait fléchir au troisième trimestre de 2021, mais que la baisse sera probablement temporaire.

Graphique 6: Vente d'automobiles sur les principaux marchés et exportations de semi-conducteurs des principaux fournisseurs, janvier 2015 – août 2021

Par 1 000 véhicules, chiffres corrigés des variations saisonnières, indices de 2015 = 100

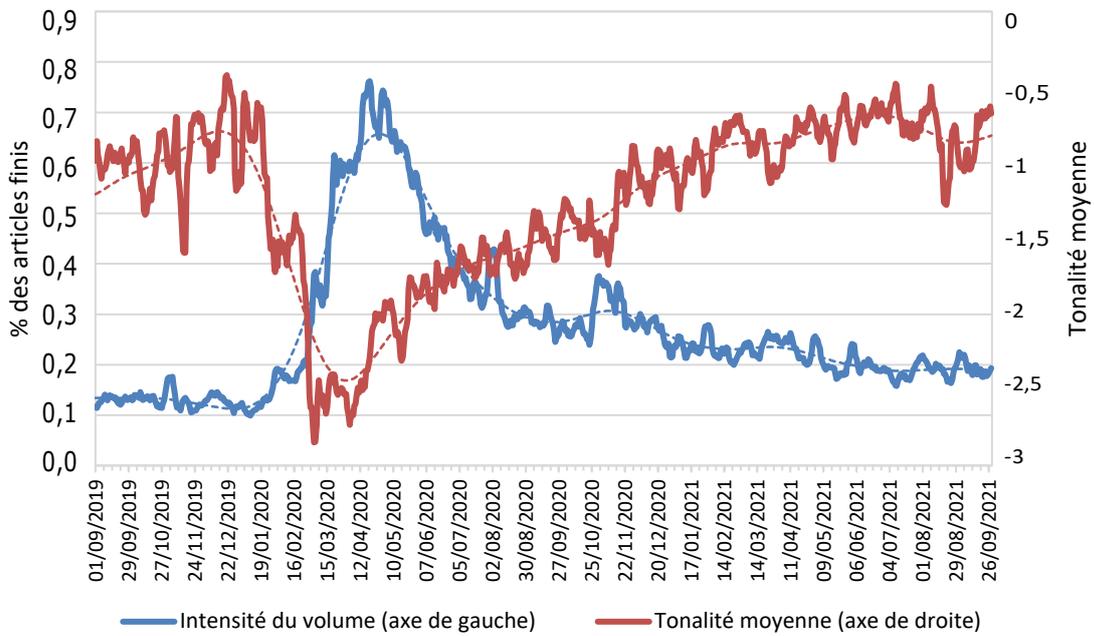


Sources: China Association of Automobile Manufacturers (CAAM), European Automobile Manufacturers' Association (ACEA), and U.S. Federal Reserve for car sales. National customs statistics accessed through Trade Data Monitor (TDM) for semiconductor exports.

Enfin, le graphique 7 ci-dessous montre le volume quotidien et la tonalité des informations diffusées dans les médias contenant des expressions en lien avec l'activité économique, telles que recensées par le GDELT Project. Ce type d'indicateurs peut servir de signal de l'évolution du climat économique. Au début de la pandémie, le volume avait fortement augmenté et la tonalité était devenue extrêmement négative, les dépêches anticipant un fort ralentissement économique. Une fois en place les mesures visant à contenir la propagation du SRAS-CoV-2 et engagé le développement des vaccins, le volume s'est atténué et la tonalité s'est éclaircie. Le volume récent des dépêches relatives à l'activité économique a été régulier et la tonalité des informations a fluctué dans la période récente, en devenant pessimiste, puis optimiste, ce qui laisse supposer qu'une légère incertitude a régné pendant une courte durée à propos d'attentes qui demeurent sinon plutôt stables concernant l'activité économique.

Graphique 7: Expressions en lien avec l'activité économique relevées par le GDELT Project, 1^{er} septembre 2020 – 27 septembre 2021

(% et indice)



Source: The GDELT Project Summary Service.