

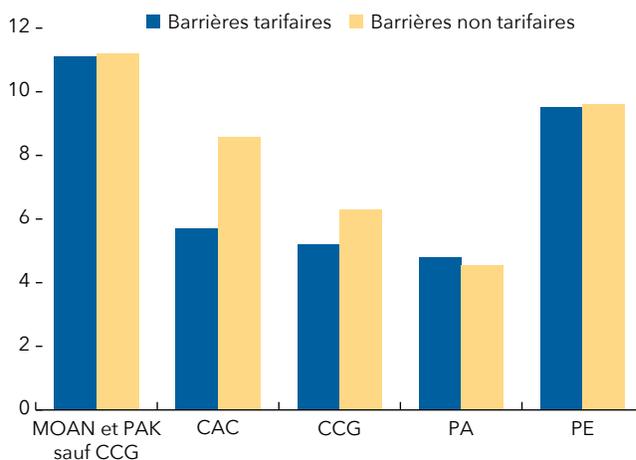
3. La (re)configuration des échanges face aux chocs et à la transformation du paysage géopolitique¹

Dans un contexte d'accroissement des restrictions commerciales, plusieurs chocs, à savoir la guerre menée par la Russie en Ukraine, le conflit à Gaza et en Israël et les perturbations en mer Rouge, modifient la configuration des échanges dans l'ensemble du Caucase et de l'Asie centrale (région CAC) et du Moyen-Orient et de l'Afrique du Nord (région MOAN). Depuis 2022, la région CAC enregistre un fort essor de ses activités commerciales, sous l'effet d'un accroissement du commerce de transit et de la réorientation des échanges. Certains pays de la région MOAN ont également constaté une évolution de la structure des échanges, en particulier dans le domaine de l'énergie. Plus récemment, les tensions dans la mer Rouge ont perturbé les échanges dans plusieurs pays de la région MOAN. Alors que le paysage géopolitique se transforme et que l'incertitude s'installe, les pays de la région pourraient soit continuer de bénéficier d'une intensification des flux commerciaux, soit pâtir de pertes en matière de commerce et de production en fonction du scénario de fragmentation envisagé. C'est pourquoi ces pays devront abaisser les obstacles aux échanges, moderniser les infrastructures et renforcer les cadres réglementaires, s'ils souhaitent réduire les risques et tirer profit des gains générés par les échanges commerciaux. Dans le même temps, il serait possible à la fois d'atténuer les conséquences des tensions en mer Rouge et d'améliorer la résilience face aux chocs commerciaux en se tournant vers d'autres routes de navigation et, à moyen terme, en développant d'autres axes commerciaux et en diversifiant les échanges.

3.1. La reconfiguration des échanges commerciaux

Les pays des régions CAC et MOAN ont connu de nombreux chocs ces dernières années, lesquels ont profondément re façonné la structure de leurs échanges. Après la désorganisation du commerce provoquée par la pandémie de COVID-19, la guerre menée par la Russie en Ukraine a modifié la dynamique des échanges régionaux, en particulier dans les pays de la région CAC. Plus récemment, les tensions en matière de sécurité en mer Rouge font craindre une hausse des coûts du transport de marchandises et une contraction du commerce maritime. Elles aggravent ainsi le risque de perturbations des échanges et des chaînes d'approvisionnement non seulement dans la région MOAN, mais aussi à l'échelle mondiale. En outre, ces chocs surviennent dans un environnement caractérisé par des obstacles aux échanges déjà anciens (notamment des barrières non tarifaires élevées), un manque d'infrastructures et des cadres réglementaires insuffisants, lesquels limitent le potentiel commercial dans les régions CAC et MOAN (graphique 3.1 et 3.2).

Graphique 3.1. Barrières tarifaires et non tarifaires
(Barrières tarifaires en pourcentage ; barrières non tarifaires en valeurs d'indice)

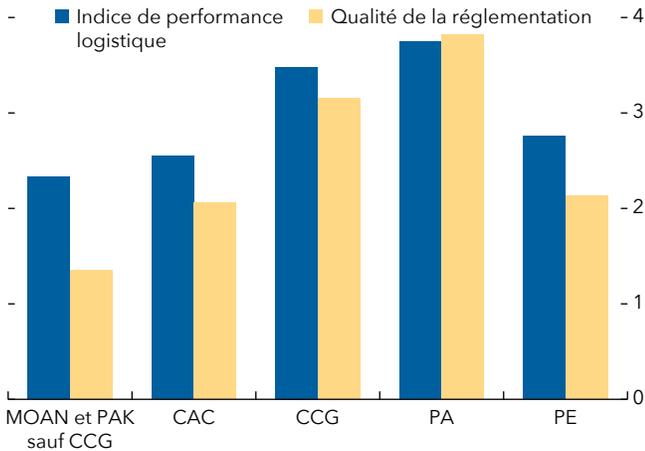


Sources : Banque mondiale, indicateurs du développement dans le monde ; indice de liberté économique de l'Institut Fraser ; calculs des services du FMI.

Note : Les données sur les barrières tarifaires portent sur 2022 ; celles sur les barrières non tarifaires portent sur 2021. Les barrières non tarifaires sont adaptées pour afficher des valeurs d'indice comprises entre 0 et 20 (à des valeurs élevées correspondent des barrières élevées). CAC = Caucase et Asie centrale ; CCG = Conseil de coopération du Golfe ; MOAN et PAK = Moyen-Orient et Afrique du Nord et Pakistan ; PA = pays avancés ; PE = pays émergents.

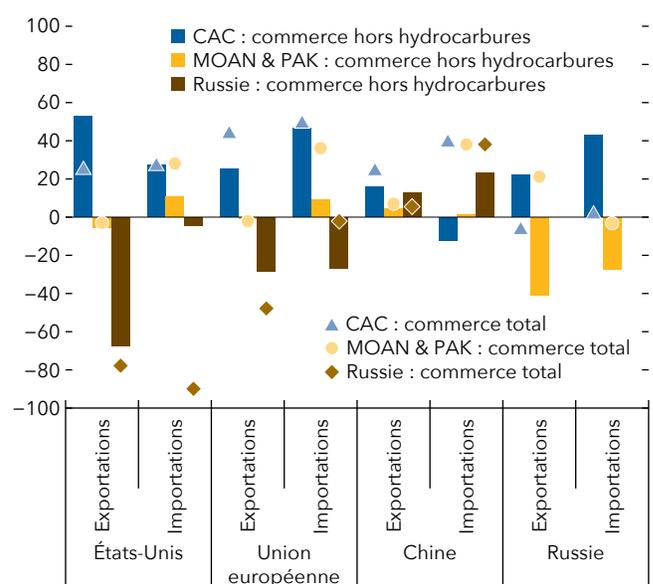
¹ Préparé par Apostolos Apostolou (coauteur principal), Hasan Dudu, Filippo Gori (coauteur principal), Alejandro Hajdenberg, Thomas Kroen, Fei Liu, Salem Mohamed Nechi et Subi Velkumar avec le précieux concours de Qirui Zhang pour les recherches.

Graphique 3.2. Performance logistique et qualité de la réglementation
(Indice)



Sources : Banque mondiale, base de données des indicateurs mondiaux de la gouvernance ; Banque mondiale, indice de performance logistique.
Note : La qualité de la réglementation est adaptée pour afficher des valeurs d'indice comprises entre 0 à 5 (à des valeurs élevées correspondent des réglementations de meilleure qualité). La performance logistique est également présentée sous forme d'indice, notée de très faible (1) à très élevée (5). L'indice de performance logistique prend en compte la qualité des infrastructures, les résultats des services douaniers, la qualité et l'efficacité de la logistique. CAC = Caucase et Asie centrale ; CCG = Conseil de coopération du Golfe ; MOAN et PAK = Moyen-Orient, Afrique du Nord et Pakistan ; PA = pays avancés ; PE = pays émergents.

Graphique 3.3. Parts des échanges commerciaux avec les pays partenaires, 2021-22
(Pourcentage de variation)



Sources : Base de données BACI du CEPII ; calculs des services du FMI.
Note : Variation en pourcentage de la part des régions CAC et MOAN & PAK, et de la Russie, dans les exportations et importations depuis/vers certains partenaires commerciaux entre 2021 et 2022. CAC = Caucase et Asie centrale ; MOAN et PAK = Moyen-Orient, Afrique du Nord et Pakistan.

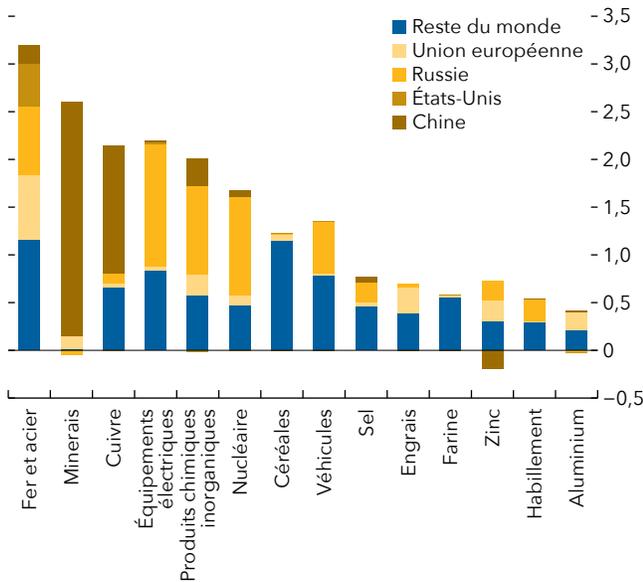
La réorientation des échanges remodèle le commerce international

La réorientation des flux commerciaux est l'une des principales conséquences de la guerre en Ukraine pour les pays de la région CAC. Ainsi, en 2022, la part de la région CAC dans les exportations hors hydrocarbures de l'Union européenne (UE), des États-Unis et de la Russie a fortement augmenté, de respectivement 25 %, 53 % et 22 %, et de 47 %, 27 % et 43 % dans leurs importations. Dans le même temps, le poids de la Russie a fortement diminué dans les exportations et les importations hors hydrocarbures de l'UE et des États-Unis (graphique 3.3). L'importance de la région CAC dans les exportations hors hydrocarbures de la Chine s'est également accrue, ce qui illustre un certain redéploiement des échanges au profit du corridor médian, où le volume transporté a bondi (encadré 3.1). Par conséquent, la réorganisation des échanges vers la région CAC a entraîné une hausse substantielle des flux commerciaux (importations et exportations) avec ses principaux partenaires et dans un large éventail de produits (en particulier dans les industries extractives et manufacturières, comme le fer et l'acier, les appareils électriques, les produits chimiques et les véhicules), une tendance qui s'est poursuivie en 2023 et a favorisé le renforcement des liens commerciaux dans la région ainsi qu'entre la région et le reste du monde, notamment dans le cas de l'Arménie, de la Géorgie et de la République kirghize (graphiques 3.4 et 3.5).

Le rôle de la région CAC dans les chaînes de valeur mondiales s'est également renforcé. Concrètement, tous les pays de la région (à l'exception du Tadjikistan) ont vu leur participation aux chaînes de valeur mondiales (autrement dit, la part de leurs exportations intégrées dans un processus commercial comprenant plusieurs étapes) augmenter. En parallèle, plusieurs pays de la région CAC (Arménie, Azerbaïdjan, Géorgie, Kazakhstan, Ouzbékistan) ont accru la proportion d'intrants étrangers dans leur production et leurs exportations de sorte que cette dernière a dépassé le volume de leurs exportations utilisées dans la production des exportations d'autres pays (graphique 3.6).

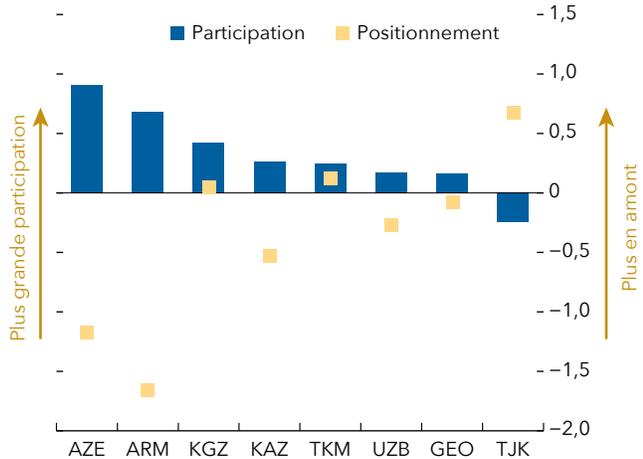
Dans la région MOAN, la reconfiguration des échanges est particulièrement visible chez les pays exportateurs de pétrole et dans les exportations d'hydrocarbures, en raison de la réorientation, vers la région, d'une partie de la

Graphique 3.4. CAC : exportations par groupe de produits
(Variation en milliards de dollars, 2022 par rapport à la moyenne 2019-21)



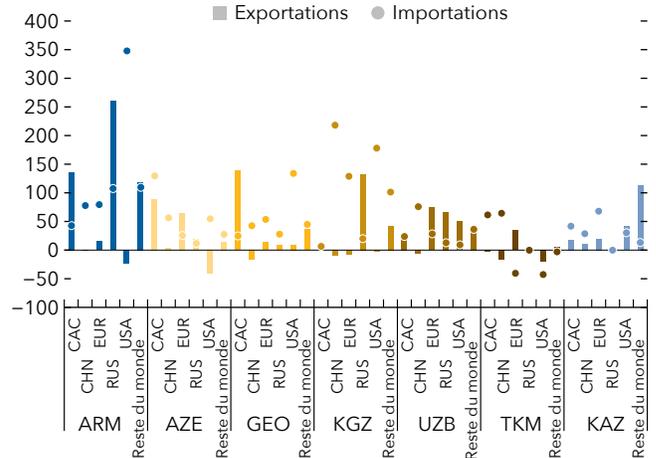
Sources : base de données COMTRADE de l'Organisation des Nations Unies ; calculs des services du FMI.
Note : Le Tadjikistan n'est pas inclus en raison du manque de données. CAC = Caucase et Asie centrale.

Graphique 3.6. CAC : rôle renforcé dans les chaînes de valeur mondiales
(Variation des valeurs d'indice, 2021-22)



Sources : Base de données MRIO du EORA ; calculs des services du FMI.
Note : Les deux indices sont calculés selon les travaux d'Aslam, Novta et Bastos (2017), sur la base du commerce manufacturier hors secteur extractif. Une participation accrue implique une plus grande intégration dans les chaînes de valeur mondiales. Un positionnement plus haut signifie des exportations plus en amont. Les codes pays utilisés sont ceux de l'Organisation internationale de normalisation (ISO). CAC = Caucase et Asie centrale.

Graphique 3.5. CAC : exportations et importations par partenaire commercial
(Variation en pourcentage, moyenne 2022-23 par rapport à 2021)



Sources : base de données COMTRADE de l'Organisation des Nations Unies ; calculs des services du FMI.
Note : Le Tadjikistan n'est pas inclus en raison du manque de données. République kirghize : les données n'incluent pas les exportations d'or, qui ont fortement diminué pour des raisons qui ne sont pas liées à la guerre. Les codes pays utilisés sont ceux de l'Organisation internationale de normalisation (ISO). CAC = Caucase et Asie centrale.

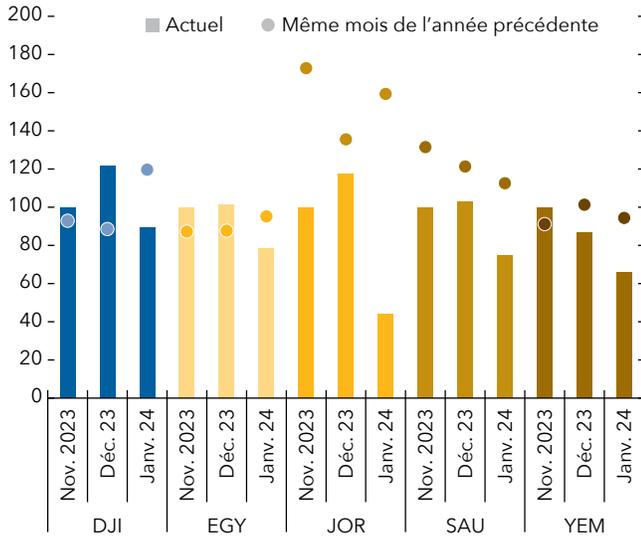
demande de pétrole et de gaz de l'UE auparavant couverte par la Russie. En effet, la part des pays de la région MOAN dans les importations d'hydrocarbures de l'UE est passée de 2,3 % au premier trimestre de 2022 à 5,8 % au quatrième trimestre de 2023 (l'Algérie et l'Arabie saoudite ayant capté l'essentiel de cette hausse).

Les tensions en matière de sécurité dans la mer Rouge perturbent les échanges dans la région MOAN

Les récentes tensions en matière de sécurité dans la mer Rouge désorganisent le commerce maritime de l'ensemble de la région. La mer Rouge est une voie d'accès essentielle pour le commerce maritime mondial : environ 15 % des échanges et 30 % des échanges conteneurisés du monde passaient par le canal de Suez avant le début du conflit. Depuis novembre 2023, les attaques contre des navires commerciaux traversant le détroit de Bab el-Mandeb suscitent des inquiétudes quant à la sécurité de certaines routes de navigation et ont fait grimper les primes d'assurance du transport maritime. En conséquence, entre le déclenchement du conflit à Gaza et en Israël et mars 2024, le coût de transport d'un container standard de 40 pieds depuis la Chine jusqu'en mer Méditerranée s'est envolé, passant d'environ 1 000 dollars à plus de 4 000 dollars.

Graphique 3.7. Volume de fret

(Novembre 2023 = 100)

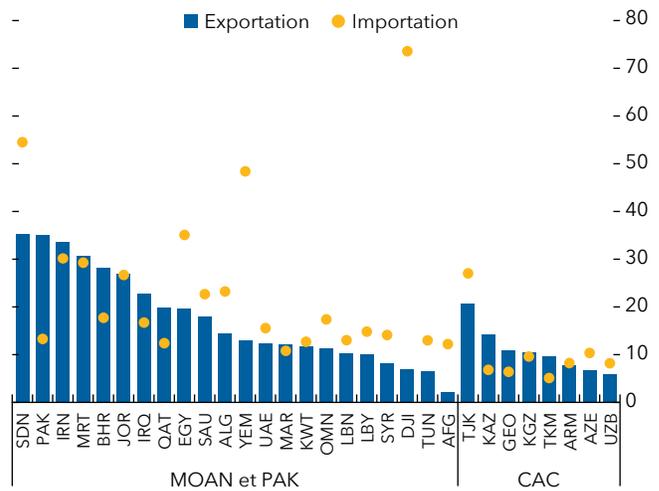


Sources : PortWatch ; calculs des services du FMI.

Note : Les données rendent compte du volume de fret. Les codes pays utilisés sont ceux de l'Organisation internationale de normalisation (ISO).

Graphique 3.8. Exportations et importations transitant par le détroit de Bab el-Mandeb

(Pourcentage du total des exportations/importations de marchandises, 2022)



Source : Verschuur et Hall (à paraître).

Note : Les codes pays utilisés dans le graphique sont ceux de l'Organisation internationale de normalisation (ISO). CAC = Caucase et Asie centrale ; MOAN et PAK = Moyen-Orient, Afrique du Nord et Pakistan.

Ces inquiétudes en matière de sécurité ont également eu une incidence sur le commerce régional. Le volume des échanges passant par le canal de Suez a chuté de façon spectaculaire, reculant de plus de 50 % entre novembre 2023 et la fin du mois de février 2024. Par ailleurs, le volume de fret dans certains pays de la région MOAN, notamment via les ports de la mer Rouge, s'est contracté durant cette période, de façon différente selon l'exposition au commerce maritime passant par le détroit de Bab el-Mandeb (graphiques 3.7 et 3.8). Par exemple, le débit du port jordanien d'Aqaba a diminué de près de moitié entre novembre et fin février, d'où la réorientation d'une partie des échanges vers des itinéraires terrestres. En Arabie saoudite, l'activité du port de Djeddah a baissé lorsque les autorités ont dérivé certains flux commerciaux vers le port de Damman dans le golfe Persique. Pour ce qui est de l'avenir, la persistance de tensions autour du détroit de Bab el-Mandeb pourrait avoir un impact négatif plus marqué sur les échanges et sur la production, en particulier dans les pays qui bordent la mer Rouge (encadré 3.2).

Les restrictions commerciales se multiplient

À l'échelle mondiale, les décideurs sont plus enclins à appliquer des obstacles aux échanges, une évolution qui entrave de plus en plus la liberté des échanges. Dès 2018, la Chine et les États-Unis ont pris des mesures protectionnistes se visant mutuellement, puis la tendance s'est étendue dans le monde avec la multiplication des obstacles aux échanges entre pays (Aiyar *et al.*, 2023). En outre, la désorganisation du commerce provoquée par la pandémie de COVID-19, la guerre menée par la Russie en Ukraine et les tensions en mer Rouge ont accentué les difficultés engendrées par la fragmentation géoéconomique croissante. Dans ce contexte, les mesures commerciales ont augmenté de 70 % depuis 2019. Le nombre moyen de mesures touchant les pays du Moyen-Orient et d'Asie centrale (région MOAC) a presque doublé durant la même période, les restrictions variant d'un pays à l'autre (graphiques 3.9 et 3.10).

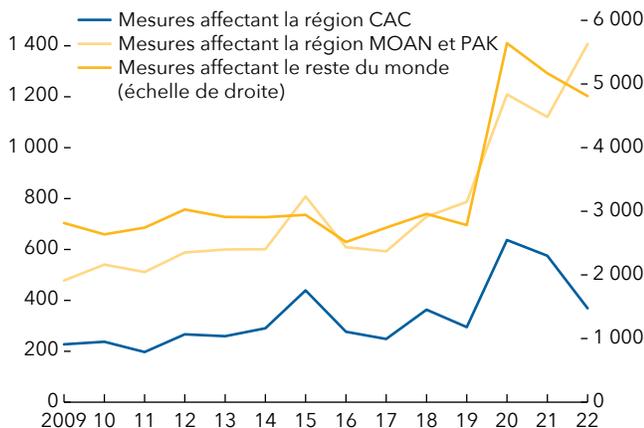
3.2. Conséquences de la fragmentation géoéconomique sur la région MOAC

Sur fond de reconfiguration et de restrictions des échanges commerciaux, trois scénarios à caractère illustratif sont étudiés ici pour analyser les gains et les pertes commerciales et économiques que pourraient enregistrer les pays de la région MOAC sous l'effet d'une accentuation de la fragmentation géoéconomique². Dans le scénario 1, l'UE et

² Ces scénarios sont analysés à l'aide d'un modèle de gravité structurel à partir de données sur 185 pays durant la période 2012-19. Celle-ci est antérieure à l'apparition de la COVID-19 afin d'exclure tout impact éventuel des perturbations liées à la pandémie dans l'estimation de l'équation de gravité.

Graphique 3.9. Tendances au niveau des mesures commerciales

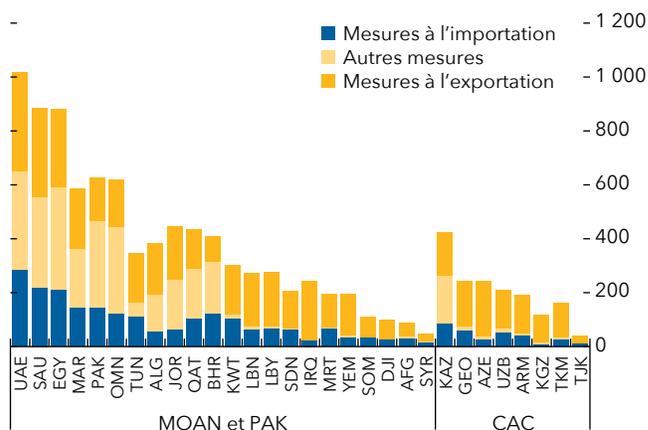
(En nombre)



Sources : base de données Global Trade Alert ; calculs des services du FMI.
 Note : Les mesures protectionnistes sont définies comme les mesures qui discriminent les intérêts commerciaux étrangers. Ces mesures peuvent appartenir aux principales catégories suivantes : instruments de politique d'exportation et d'importation, subventions et aides d'État, instruments de défense commerciale. CAC = Caucase et Asie centrale ; MOAN et PAK = Moyen-Orient, Afrique du Nord et Pakistan.

Graphique 3.10. MOAC : nouvelles mesures commerciales

(Nombre, 2020-22)



Sources : base de données Global Trade Alert ; calculs des services du FMI.
 Note : Parmi les « autres mesures », on retrouve les mesures anticourtage, antidumping, antisubventions, les restrictions aux marchés publics, les sauvegardes spéciales et les mesures non spécifiées ailleurs. Les codes pays utilisés ici sont ceux de l'Organisation internationale de normalisation (ISO). CAC = Caucase et Asie centrale ; MOAC = Moyen-Orient et Asie centrale ; MOAN et PAK = Moyen-Orient, Afrique du Nord et Pakistan.

les États-Unis cessent tout commerce avec la Russie tandis que les flux d'échanges entre les autres pays demeurent inchangés³. Quant aux scénarios 2 et 3, ils reposent sur l'hypothèse d'une division du monde en trois blocs : un bloc occidental, un bloc oriental et un bloc neutre, les deux premiers n'ayant aucune relation commerciale et le troisième continuant de commercer avec l'ensemble des pays du monde. Dans le scénario 2, les pays de la région MOAC restent dans le bloc neutre. Dans le scénario 3, les pays de la région MOAC se rangent dans l'un des trois blocs en fonction de leurs votes lors de la 77^e session de l'Assemblée générale des Nations Unies en 2022-23 (voir l'annexe 3.1 en ligne pour plus de détails).

Un risque de pertes économiques

L'effet net de la fragmentation économique sur les échanges et la production dans ces scénarios dépend de deux forces antagonistes. D'un côté, la perte de partenaires commerciaux entraînerait une diminution des échanges, ce qui freinerait la production. D'un autre, la réorientation des échanges déplacerait des flux commerciaux vers les pays qui peuvent commercer entre eux, ce qui stimulerait la production.

Dans le scénario 1, les pays de la région MOAC pourraient continuer de bénéficier d'opportunités commerciales accrues étant donné qu'un durcissement ciblé de certaines restrictions pourrait entraîner une réorientation des échanges favorable aux exportations de la région (graphique 3.11). La réorganisation des échanges et les effets de prix sur les marchés de produits de base ont ainsi un impact positif, bien que modeste, sur la production dans les pays du CAC⁴.

Dans le scénario 2, en restant neutres, les pays de la région MOAC pourraient servir d'intermédiaires entre les blocs ayant des relations tendues, d'où des gains en matière d'échanges et de production supérieurs à ceux indiqués dans le scénario 1. Dans la région MOAC, l'augmentation des exportations serait comprise entre 2 % à 3 % et celle de la production atteindrait au maximum 0,4 %.

³ De même que dans le scénario de « découplage stratégique » utilisé dans Bolhuis, Chen et Kett (2023).

⁴ Le modèle de gravité structurel ne tient compte que des échanges directs entre un pays exportateur et un pays importateur, et non des échanges passant par un troisième pays dans un scénario de fragmentation. Par conséquent, il est possible d'interpréter ces résultats comme les gains minimums qu'enregistreraient les pays susceptibles d'occuper une place d'intermédiaire commercial dans un scénario de fragmentation.

Dans le scénario 3, dans lequel les pays sont répartis dans les trois blocs selon leurs votes à l'Assemblée des Nations Unies, plusieurs pays de la région MOAC enregistraient des pertes : les exportations baisseraient dans la région CAC (-1,1 %) et dans les pays non membres du Conseil de coopération du Golfe (CCG) du groupe région MOAN et Pakistan (-7,4 %) et la production se contracterait légèrement. Les pays du CCG sont dans la situation la plus favorable dans ce scénario, puisqu'ils sont mieux placés pour tirer parti du redéploiement des échanges grâce à des obstacles tarifaires et non tarifaires aux échanges plus faibles que dans les autres groupes de pays.

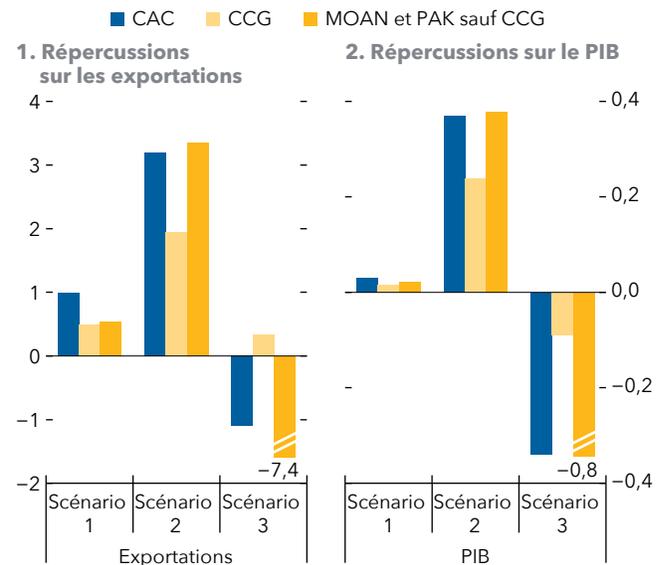
Des mesures peuvent accroître les gains commerciaux et atténuer les pertes

Des mesures permettant de réduire des obstacles déjà anciens⁵, comme l'allègement des restrictions commerciales⁶, l'assouplissement des contraintes réglementaires et la modernisation des infrastructures grâce à l'investissement⁷, peuvent accroître les gains sur les plans du commerce et de la production dans les scénarios 1 et 2 (graphique 3.12), et atténuer les pertes dans le scénario 3⁸.

En particulier, dans le scénario 1, le resserrement de l'écart entre les pays de la région MOAC et les pays avancés en matière de restrictions commerciales pourrait faire augmenter les importations de plus de 14 % dans les pays de la région CAC et de plus de 15 % dans les pays du groupe MOAN et Pakistan non membres du CCG par rapport au scénario de référence (c'est-à-dire à politiques inchangées). La modernisation des infrastructures pourrait permettre aux pays de la région MOAC d'accroître leurs exportations d'environ 7 % dans la région CAC et de 8 % dans les pays du groupe MOAN et Pakistan non membres du CCG, grâce à une intensification des flux commerciaux intra- et interrégionaux. En outre, un environnement réglementaire plus adapté pourrait faire progresser les exportations de plus de 3 % dans la région CAC et de quelque 6 % dans les pays du groupe MOAN et Pakistan non membres du CCG. Ces gains d'exportation générés par différentes mesures pourraient également se traduire par une hausse de la production annuelle dans la région CAC (comprise entre 1 % et 2 %) et dans les pays du groupe MOAN et Pakistan non membres du CCG (entre 1 % et 3 %)⁹.

De la même manière, dans le scénario 2, la réduction des obstacles aux échanges entraînerait un essor des exportations de plus de 17 % dans les pays de la région CAC, de plus de 20 % dans les pays du groupe MOAN et Pakistan non membres du CCG et de 6 % dans les pays du CCG. En outre, les gains d'exportations liés à la modernisation des infrastructures s'élevaient respectivement à 6 %, 22 % et 24 % dans les pays du CCG, de la région CAC et du

Graphique 3.11. Répercussions de référence sur les exportations et le PIB
(En pourcentage)



Sources : base de données Gravity du CEPII ; calculs des services du FMI.
Note : CAC = Caucase et Asie centrale ; CCG = Conseil de coopération du Golfe ; MOAN et PAK = Moyen-Orient, Afrique du Nord et Pakistan.

⁵ À savoir des mesures visant à resserrer de 20 % l'écart entre les pays de la région MOAC et les pays avancés dans ces domaines.

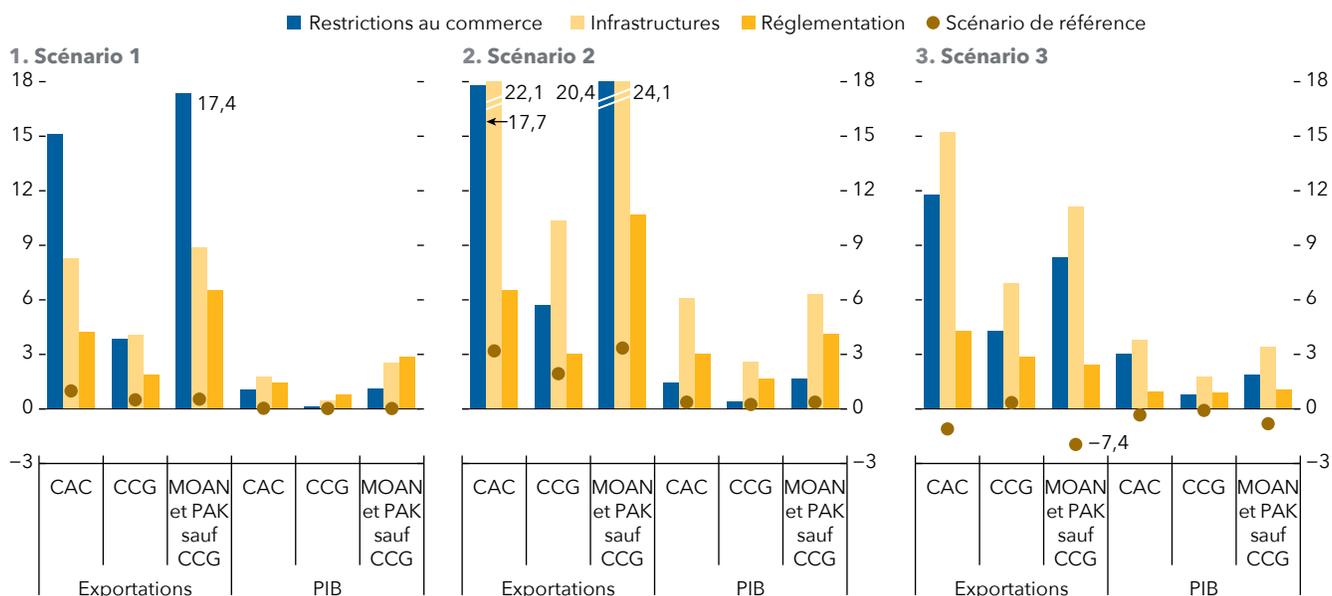
⁶ Reposant sur un indice composite d'obstacles tarifaires et non tarifaires.

⁷ Les infrastructures sont analysées à l'aide de l'Indice de performance logistique établi par la Banque mondiale, lequel est un indicateur composite des infrastructures physiques, de l'efficacité des douanes, de la qualité de la logistique et de l'efficacité des services logistiques.

⁸ Le modèle de gravité structurelle offre un cadre d'analyse des politiques publiques malléable dans un environnement à plusieurs pays, mais les résultats reposent sur l'hypothèse implicite que les paramètres structurels de chaque pays restent inchangés quel que soit le degré de fragmentation géoéconomique et peuvent donc être appréhendés par le modèle de gravité estimé à l'aide de données rétrospectives (voir l'annexe 3.2 en ligne pour plus de détails).

⁹ Ces gains ont deux composantes : l'augmentation des échanges et l'expansion de la production, tous deux reposant sur l'amélioration des infrastructures. Dans les résultats, la variation du PIB ne tient pas compte de l'impact direct de l'amélioration des infrastructures sur la production intérieure.

Graphique 3.12. Gains dans les échanges commerciaux et la production réalisés grâce aux mesures adoptées



Sources : base de données Gravity du CEPIL ; calculs des services du FMI.
 Note : CAC = Caucase et Asie centrale ; CCG = Conseil de coopération du Golfe ; MOAN et PAK = Moyen-Orient, Afrique du Nord et Pakistan.

groupe MOAN et Pakistan non membres du CCG et ceux résultant d’une amélioration de l’environnement réglementaire à 6 %, 3 % et 11 % dans ces mêmes groupes de pays. Ces gains supplémentaires résultant de mesures de politique publique généreraient, de surcroît, de nouveaux gains de production (compris entre 0,4 % et 6,3 %), en particulier dans les pays de la région CAC et ceux du groupe MOAN et Pakistan non membres du CCG.

Dans le scénario 3, des mesures peuvent permettre d’éviter les pertes économiques à moyen terme et accroître les échanges et la production, bien que ces hausses soient généralement moins prononcées que celles observées dans les scénarios 1 et 2 (graphique 3.12). En réduisant les restrictions commerciales, les pays du CCG et les pays du groupe MOAN et Pakistan non membres du CCG pourraient voir leurs exportations progresser respectivement de plus de 11 % et d’environ 8 %, éliminant de fait l’intégralité des pertes de production engendrées par la fragmentation dans le scénario de référence. En outre, la modernisation des infrastructures aurait un impact positif similaire sur les exportations et la production dans la région. Améliorer la qualité de la réglementation entraînerait également des gains d’exportations et de production et annulerait les effets négatifs enregistrés par les pays de la région CAC et du groupe MOAN et Pakistan non membres du CCG en l’absence de mesures dans le scénario 3.

3.3. Réponse des pouvoirs publics

Ces résultats empiriques soulignent la nécessité de mesures fortes et ciblées pour parvenir à améliorer les perspectives commerciales et contrer les éventuels effets néfastes découlant des chocs sur les échanges et de la fragmentation accrue. Il est essentiel que ces mesures soient calibrées de façon à répondre aux défis immédiats et à plus long terme.

À court terme, les politiques donnant la priorité aux mesures de facilitation des échanges et de renforcement des infrastructures immatérielles, comme les technologies numériques et la gestion des douanes, aideraient les pays à saisir les opportunités générées par la reconfiguration des échanges pour obtenir des gains plus élevés en matière d’échanges et de PIB. Les réformes devraient viser à réduire les obstacles non tarifaires en renforçant l’efficacité des services douaniers, notamment en généralisant l’utilisation du numérique, en simplifiant les processus d’octroi des licences d’importation et d’exportation et en s’attaquant aux problèmes techniques à la frontière qui freinent les échanges.

À moyen terme, les politiques visant à remédier aux lacunes dans le domaine des infrastructures et à améliorer la qualité de la réglementation, comme la réduction des goulets d'étranglement au niveau des infrastructures ou l'harmonisation et la rationalisation des exigences réglementaires, stimuleraient aussi les échanges, contribueraient à limiter les conséquences des chocs sur les échanges et contiendraient les effets négatifs de la fragmentation géoéconomique, notamment en favorisant les liens et la connectivité dans la région (par exemple par la définition de nouveaux corridors commerciaux). Un approfondissement de l'intégration dans les chaînes de valeur mondiales aiderait les pays à doper leur compétitivité et à rehausser le revenu par habitant (Raei, Ignatenko et Mircheva, 2019).

Dans les pays de la région MOAN, des mesures visant à améliorer la gestion des chaînes d'approvisionnement, établir de nouvelles sources d'approvisionnement dans les secteurs les plus touchés, trouver d'autres routes de navigation et recenser les besoins de capacité du fret aérien pourraient contribuer à atténuer les perturbations liées aux tensions actuelles en mer Rouge. À moyen terme, pour renforcer la résilience des pays de la région MOAN face aux perturbations des échanges, il faudra concrétiser les investissements dans les infrastructures de transport afin de renforcer et de développer les liens et la connectivité au niveau régional, notamment en définissant de nouveaux itinéraires maritimes et terrestres. Enfin, diversifier le profil des échanges, en élargissant l'éventail de partenaires, de produits et d'axes commerciaux, accroîtrait un peu plus la résilience.

Bibliographie

Aiyar, Shekhar, Jiaqian Chen, Christian H. Ebeke, Roberto Garcia-Saltos, Tryggvi Gudmundsson, Anna Ilyina, Alvar Kangur, and others. 2023. "Goeconomic Fragmentation and the Future of Multilateralism." IMF Staff Discussion Note 23/001, International Monetary Fund, Washington DC.

Aslam, Aqib, Natalija Novta, and Fabiano Rodrigues Rodrigues Bastos. 2017. "Calculating Trade in Value Added." IMF Working Paper 17/178, International Monetary Fund, Washington, DC.

Bolhuis, Marijn A., Jiaqian Chen, and Benjamin Kett. 2023. "Fragmentation in Global Trade: Accounting for Commodities." IMF Working Paper 23/73, International Monetary Fund, Washington, DC.

European Bank for Reconstruction and Development (EBRD). 2023. *Sustainable Transport Connections Between Europe and Central Asia*. London.

Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD). 2023. *Realising the Potential of the Middle Corridor*. Paris: OECD Publishing.

Organisation for Economic Co-operation and Development/International Transport Forum (OECD/ITF). 2022. *Transport Connectivity in Central Asia: Strengthening Alternative Trade Corridors between Europe and Asia*. Paris: OECD Publishing.

Raei, Faezeh, Anna Ignatenko, and Borislava Mircheva. 2019. "Global Value Chains: What are the Benefits and Why Do Countries Participate?" IMF Working Paper 2019/018, International Monetary Fund, Washington, DC.

Verschuur, Jasper, and Jim Hall. Forthcoming. "Systemic Risks from Maritime Chokepoint Disruptions." University of Oxford.

World Bank. 2023. "Middle Trade and Transport Corridor: Policies and Investments to Triple Freight Volumes and Halve Travel Time by 2030." Washington, DC.

Encadré 3.1. Le corridor médian

Le corridor médian, également appelé corridor de transport international transcasprien, est un réseau multimodal¹ reliant la Chine et l'Europe et offre, à la région du Caucase et de l'Asie centrale, d'importantes possibilités de développement. Il traverse le Kazakhstan, la mer Caspienne, l'Azerbaïdjan et la Géorgie, puis rejoint l'Europe par la Türkiye ou la mer Noire. Le corridor médian constitue une solution de substitution au transport maritime et au corridor septentrional² (voie terrestre est-ouest passant par la Russie³) pour les échanges commerciaux entre la Chine et l'Europe. Il connaît un regain d'intérêt depuis l'ouverture des lignes de chemin de fer trans-Kazakhstan en 2014 et Bakou-Tbilissi-Kars en 2017. Depuis le début de la guerre menée par la Russie en Ukraine, les volumes transportés via le corridor médian se sont envolés, passant de 600 000 tonnes en 2021 à 2,7 millions de tonnes en 2023. S'il ne représente qu'une petite part du commerce entre la Chine et l'Europe, le corridor médian pourrait s'avérer un facteur majeur du développement de la région du Caucase et de l'Asie centrale et de son intégration dans les chaînes d'approvisionnement mondiales.

Cependant, différentes mesures sont nécessaires pour faire du corridor médian un axe commercial viable. D'après plusieurs études, le coût élevé du transport ainsi que sa durée, longue et imprévisible, sont les principaux problèmes à surmonter (Banque mondiale, 2023 ; Banque européenne pour la reconstruction et le développement, 2023 ; Organisation de coopération et de développement économiques, 2023). Par conséquent, il faut simplifier les procédures aux frontières afin de réduire les retards, accroître l'automatisation grâce à la dématérialisation des documents de transport et harmoniser les exigences réglementaires, les permis et les droits de douane dans l'ensemble des pays du corridor médian. D'importantes améliorations des infrastructures sont aussi nécessaires, ce qui supposera notamment d'accélérer les transbordements le long du corridor, d'étendre la flotte en mer Caspienne, d'accroître la capacité ferroviaire et d'étoffer le réseau routier. La coopération entre les pays concernés et la mise en place de conditions avantageuses pour attirer le secteur privé seront des éléments essentiels pour réaliser ces objectifs. Plusieurs initiatives régionales en ce sens existent déjà. Ainsi, en 2022, l'Azerbaïdjan, la Géorgie, le Kazakhstan et la Türkiye ont signé une Feuille de route pour 2022-27 afin d'accélérer le développement du corridor médian.

Préparé par Alejandro Hajdenberg et Fei Liu.

¹ Il comprend ainsi des liaisons routières, ferroviaires et maritimes.

² Voir OCDE/FIT (2022).

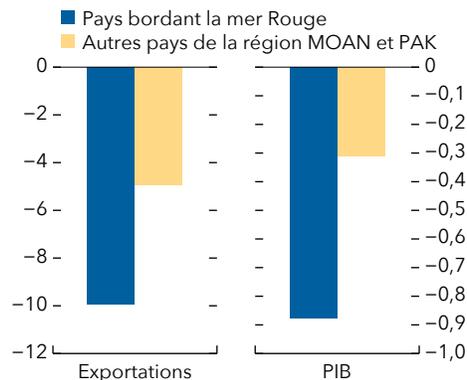
³ En 2023, les volumes transportés via le corridor septentrional ont chuté de plus de 60 % par rapport à 2021 d'après l'Eurasian Rail Alliance Index.

Encadré 3.2. Région MOAN : une contraction inégale des échanges en cas de tensions durables en mer Rouge

Dans un contexte de reconfiguration des échanges en réponse aux inquiétudes en matière de sécurité en mer Rouge, les pays très exposés aux perturbations pâtiraient de pertes commerciales substantielles si la situation devait se prolonger, selon un scénario illustratif. Celui-ci repose sur l'hypothèse que les perturbations du commerce maritime se poursuivent à intensité inchangée jusqu'à la fin de 2024 et simule l'impact d'une hausse du coût des échanges de 1 % de la valeur du fret transporté via la mer Rouge (ce qui équivaut à une augmentation sur une année entière des primes d'assurance du transport maritime au niveau observé à la mi-mars 2024 pour les navires traversant la mer Rouge). Ce choc est alors calibré en fonction de la dépendance de chaque pays de la région Moyen-Orient et Afrique du Nord (MOAN) vis-à-vis de cette route de navigation, mesurée par la part des échanges passant par le détroit de Bab el-Mandeb. Les résultats montrent que l'impact de ce choc varie d'un pays à l'autre. Pour les pays qui bordent la mer Rouge (Arabie saoudite, Égypte, Jordanie, Soudan, Yémen), les exportations se contractent de 10 % en moyenne.

Pour le reste de la région MOAN, le repli des exportations est approximativement deux fois plus faible, ce qui dénote la moindre exposition des échanges de ces pays aux perturbations actuelles du trafic maritime. L'effet négatif sur l'activité économique est estimé à 1 % environ pour les pays riverains de la mer Rouge et à 0,3 % pour les autres pays du groupe région MOAN et Pakistan (graphique 3.2.1 de l'encadré).

Graphique 3.2.1 de l'encadré.
Estimation des répercussions des perturbations prolongées en mer Rouge sur la région MOAN et PAK
(Variation en pourcentage)



Sources : base de données Gravity du CEPPI ; calculs des services du FMI.

Note : Le scénario suppose que le niveau actuel de perturbations du commerce maritime transitant par la mer Rouge se poursuivra jusqu'à fin 2024. Le graphique affiche les répercussions sur un an. Les pays bordant la mer Rouge comprennent l'Arabie saoudite, l'Égypte, la Jordanie, le Soudan et le Yémen. MOAN et PAK = Moyen-Orient Afrique du Nord et Pakistan.