

COÛTS DU COMMERCE EN TEMPS DE PANDÉMIE MONDIALE

NOTE D'INFORMATION¹

PRINCIPAUX POINTS:

- Les restrictions en matière de voyages et les fermetures de frontières ont été un élément important de la réponse politique initiale à la pandémie de COVID-19, et ces mesures ont directement affecté le commerce des marchandises et des services. Elles ont perturbé le transport de marchandises, les voyages d'affaires et la fourniture de services qui dépendent de la présence de personnes physiques à l'étranger. Les coûts de transport et de voyage constituent une part importante des coûts du commerce et sont estimés à entre 15 et 31 % selon le secteur. Il est donc probable que les restrictions en matière de voyages seront à l'origine d'une hausse considérable des coûts du commerce tant qu'elles resteront en place.
- La situation des services de transport de marchandises est cruciale du point de vue des coûts du commerce dans le secteur manufacturier. Depuis le début de la crise liée à la COVID-19, le transport maritime et le transport terrestre sont restés largement fonctionnels, bien qu'ils aient parfois enregistré des retards considérables, mais le transport aérien de marchandises a été gravement perturbé, les capacités mondiales de fret aérien ayant chuté de 24,6% en mars 2020. De nombreux gouvernements s'efforcent de faire tout leur possible pour maintenir les courants d'échanges, mais dans certaines régions, les restrictions en matière de voyages risquent de perturber gravement le commerce régional et les moyens de subsistance.
- Les services marchands qui dépendent de la proximité physique entre les fournisseurs et les consommateurs, tels que le tourisme, le transport de passagers ou les services d'entretien et de réparation, ont été sérieusement touchés par les restrictions en matière de voyages et la distanciation sociale et ont représenté une augmentation prohibitive des coûts du commerce. La perturbation des voyages d'affaires, qui jouent un rôle important dans l'établissement et le maintien des relations commerciales ainsi que dans la gestion des chaînes de valeur mondiales, est également susceptible d'affecter à la fois les services fournis aux entreprises et les services professionnels et la production manufacturière, même si cela dépendra de la possibilité de remplacer la communication en face à face par des interactions électroniques. La qualité de l'infrastructure des technologies de l'information et de la communication (TIC) et l'état de préparation au numérique seront donc des facteurs importants pour déterminer dans quelle mesure les économies peuvent faire face au choc causé par la pandémie.
- Selon les estimations, les obstacles liés à la politique commerciale et les divergences réglementaires représentent au moins 10% des coûts du commerce dans tous les secteurs. Les produits essentiels à la lutte contre la pandémie ont été visés par l'introduction de mesures principalement temporaires de facilitation des importations et de restriction à l'exportation. Les premières ont baissé les coûts du commerce tandis que les secondes les ont augmentés. Néanmoins, les deux types de mesures ont visé une faible part du commerce mondial.
- Les niveaux élevés d'incertitude amplifient l'incidence des coûts du commerce sur le commerce international. Au premier trimestre de 2020, par exemple, un indicateur largement utilisé pour mesurer le niveau mondial d'incertitude était supérieur de 60% aux niveaux déclenchés par la guerre en Iraq et la flambée de syndrome respiratoire aigu sévère (SRAS) en 2003.

¹ Le présent document a été établi sous la propre responsabilité du Secrétariat de l'OMC et sans préjudice des positions des Membres ni de leurs droits et obligations dans le cadre de l'OMC.

L'incertitude réduit la propension des entreprises à investir dans de nouvelles relations commerciales, et l'accroissement de l'incertitude peut aussi entraîner une contraction du financement du commerce qui est susceptible d'avoir des effets particulièrement négatifs sur les économies émergentes et en développement.

1 INTRODUCTION

Toute crise économique mondiale entraîne une contraction des échanges internationaux. Néanmoins, chaque crise est différente. Si les coûts du commerce, sous la forme d'un protectionnisme radical, ont joué un rôle prépondérant dans la forte contraction des échanges mondiaux enregistrée pendant la Grande Dépression de 1929 et les années 1930, ils n'ont eu qu'une incidence limitée sur l'effondrement du commerce de 2009, qui a principalement consisté en une forte baisse de la demande globale.² Afin de faire face à la crise sanitaire liée à la COVID-19, les gouvernements du monde entier ont imposé des mesures d'atténuation qui ont eu pour effet de paralyser ou, pour le moins, de restreindre sévèrement les activités de nombreux secteurs de l'économie. L'application de mesures telles que la distanciation sociale, la quarantaine, le confinement et les restrictions en matière de voyage est devenue inévitable afin de lutter contre la pandémie. Même les pays imposant des restrictions officielles relativement souples concernant les activités sociales et commerciales ont assisté à un fort recul de la production économique dû au fait que les personnes modifient leur comportement pour essayer de ne pas attraper le virus. La présente note s'appuie sur les constatations émanant d'un projet en lien avec les coûts commerciaux actuellement mené par l'OMC³ et sur les indicateurs disponibles en temps réel pour déterminer de quelle façon les mesures prises face à la pandémie de COVID-19 sont susceptibles d'influer sur les coûts commerciaux.

2 COÛTS DE TRANSPORT ET DE VOYAGE

Les coûts de transport et de voyage, qui comprennent les marges de transport, les frais de voyages d'affaires et le coût du temps de transit, constituent une part importante des coûts du commerce⁴ pour l'ensemble des secteurs (voir figure 1). Selon les estimations, ils représentent 15% des coûts du commerce dans le secteur agricole et 31% dans le secteur manufacturier. Les coûts de transport revêtent également une importance pour les services liés aux marchandises, tels que le commerce de détail et de gros, pour lesquels il est estimé qu'ils représentent 19% des coûts totaux du commerce. Enfin, les coûts de voyage constituent près d'un tiers des coûts commerciaux liés à la fourniture transfrontière de services aux entreprises et de services professionnels.⁵

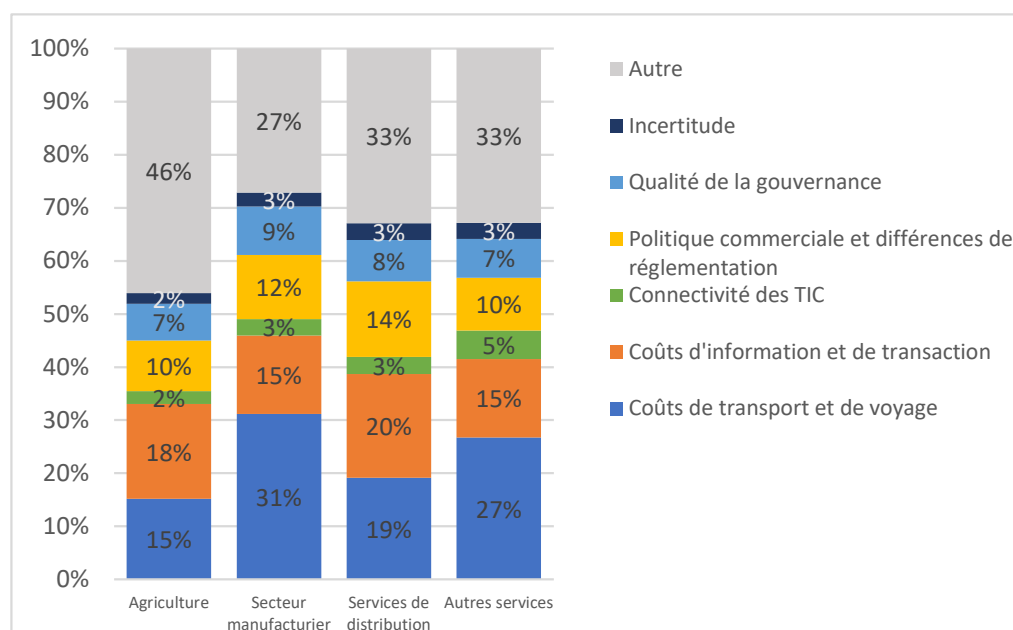
² Voir par exemple les publications d'[Eichengreen et Irwin \(2009\)](#) sur le rôle de la politique commerciale pendant la Grande Dépression et de [Bems, Johnson et Yi \(2013\)](#) sur les facteurs de l'effondrement du commerce en 2009.

³ Indice mondial des coûts du commerce (OMC, à venir).

⁴ Nous nous fondons sur une définition large du terme "coûts commerciaux" couvrant l'ensemble des facteurs faisant davantage chuter les ventes à l'étranger que les ventes intérieures, tels que les coûts de transport, les obstacles liés aux politiques, les coûts d'information et de transaction, les coûts d'exécution des contrats et les coûts réglementaires.

⁵ Nous estimons les coûts du commerce des services sur la base de données relatives à la fourniture transfrontière de services (mode 1 des quatre modes de fourniture de services définis dans l'Accord général sur le commerce des services (AGCS)) et à la consommation à l'étranger (mode 2 de l'AGCS). Dans le cas des services aux entreprises et des services professionnels, la consommation à l'étranger joue un rôle moins important (représentant seulement 0,5% du commerce total, selon [l'ensemble de données TISMOS produit par l'OMC](#)), ce qui donne à penser que la plupart des coûts commerciaux estimés se rapportent au commerce transfrontières.

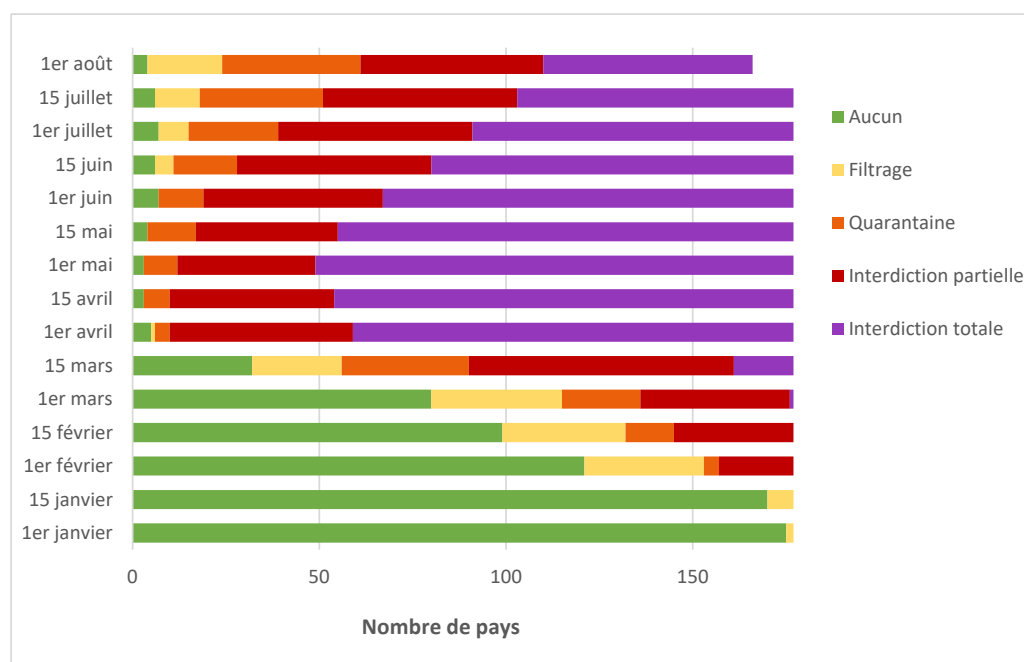
Figure 1: Déterminants des coûts du commerce



Note: La présente décomposition montre dans quelle mesure divers facteurs contribuent à expliquer la variation des coûts du commerce bilatéral en 2016. Voir [OMC \(2019\), page 151](#), pour plus de détails sur les sources des données et la méthodologie. Les "autres services" comprennent les télécommunications ainsi que les services aux entreprises et les services financiers, professionnels, culturels et personnels.

Les restrictions en matière de voyage et les fermetures de frontières ont été un élément important de la réponse politique initiale à la pandémie (voir figure 2). Ces mesures touchent directement le commerce des marchandises puisqu'elles perturbent les services de transport de fret ainsi que le commerce des services selon différents modes de fourniture en interrompant efficacement la consommation à l'étranger et en limitant la présence physique des fournisseurs à l'étranger. En outre, même dans les secteurs qui ne dépendent pas entièrement des voyages internationaux pour la livraison de leurs produits, ces mesures ont eu des effets négatifs en limitant les voyages d'affaires. La communication en face à face est souvent nécessaire pour établir des relations commerciales et gérer les chaînes de valeur mondiales et elle joue un rôle important dans la production de nombreux services. Il est donc probable que les restrictions en matière de voyages seront à l'origine d'une hausse considérable des coûts du commerce pour cette importante composante commerciale tant qu'elles resteront en place.

Figure 2: Contrôles des voyages internationaux par degré de rigueur et par date



Source: Calculs du Secrétariat de l'OMC, fondés sur l'[Oxford COVID-19 Government Response Tracker](#) (Hale, Webster, Petherick, Phillips et Kira, 2020). Données disponibles pour 177 pays jusqu'au 1^{er} août et pour 166 pays à partir du 1^{er} août.

Perturbations du transport de marchandises

La situation des services de transport de marchandises est cruciale du point de vue des coûts du commerce dans le secteur manufacturier. Les prix et le respect des délais des services de transport sont deux composantes de la formule de calcul des coûts commerciaux.⁶ Depuis le début de la crise liée à la COVID-19, le transport maritime et le transport terrestre sont restés largement fonctionnels, bien qu'ils aient parfois enregistré des retards considérables, mais le transport aérien de marchandises a été gravement perturbé.⁷

Le transport maritime doit faire face aux problèmes liés à la logistique portuaire. De nombreuses économies ont opéré des modifications des protocoles portuaires, allant de la fermeture des ports et de l'imposition de restrictions en matière de changement d'équipage à l'application de prescriptions supplémentaires concernant la documentation requise et l'examen physique des navires et des membres d'équipage provenant d'économies exposées ou ayant fait escale dans de tels pays, ce qui a pour effet de perturber les services de transport maritime.⁸

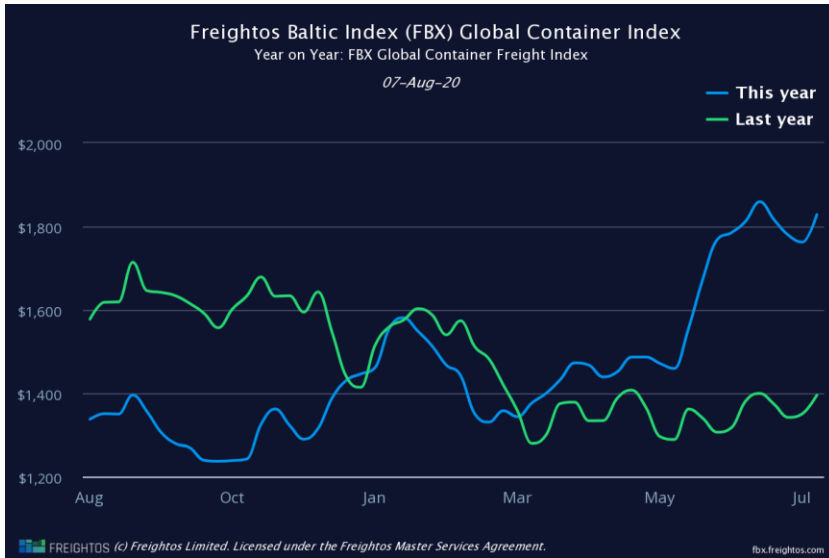
En outre, pour éviter que la baisse de la demande ne fasse chuter les tarifs de transport, le secteur du transport maritime de marchandises a réduit son offre de traversées. Par conséquent, tandis que les coûts du transport par conteneurs en janvier et février étaient comparables à ceux de la même période l'année dernière, la relance de l'économie chinoise a commencé à faire monter les prix à la mi-mars et la reprise de la demande de consommation aux États-Unis a entraîné une flambée en mai (voir figure 3). Il pourrait s'écouler un certain temps avant un retour à l'équilibre des prix.

⁶ [Hummels et Schaur \(2013\)](#) estiment que chaque jour en transit équivaut à un droit *ad valorem* de 0,6 à 2,1%.

⁷ Pour un compte rendu détaillé de l'impact de la COVID-19 sur les services de transport, voir la note d'information de l'OMC sur le [commerce des services dans le cadre de la COVID-19](#).

⁸ Voir, par exemple, [Heiland et Ulitveit-Moe \(2020\)](#).

Figure 3: Les tarifs de transport ont commencé à grimper en mars 2020 avant de s'envoler en mai 2020

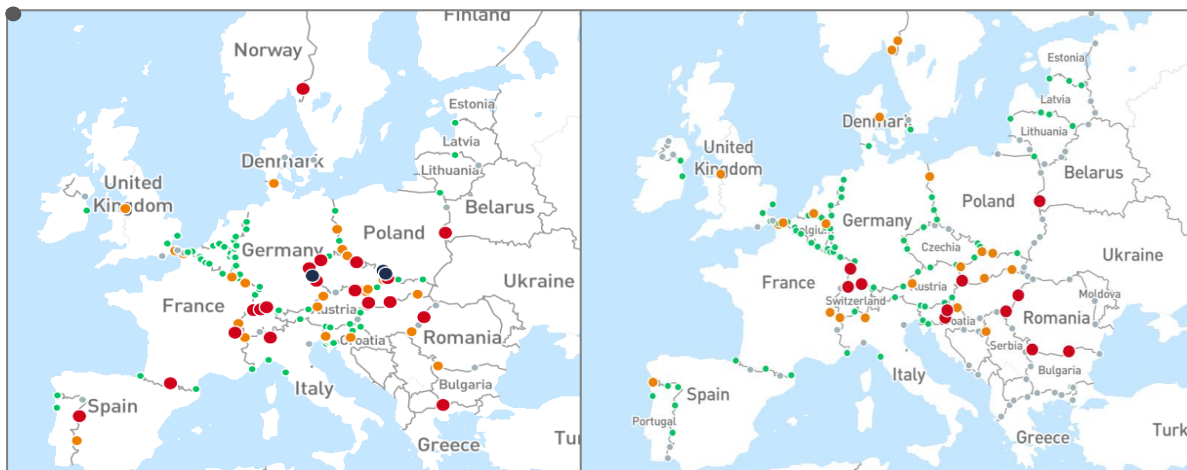


Source: <https://fbx.freightos.com/>.

Les contrôles aux frontières, les mesures sanitaires (notamment la prise de température des chauffeurs) et les dispositions particulières, telles que la fermeture de certains postes frontières et la mise en place de déviations, ont eu des répercussions sur le transport terrestre international. Les risques liés aux voyages à destination des économies touchées ont parfois également entraîné un manque de chauffeurs disponibles. Ces différents facteurs ont provoqué des retards dans le transport routier de marchandises (voir figure 4). Pour remédier à ces problèmes, certains exportateurs ont essayé de basculer du transport routier au transport ferroviaire, qui nécessite un nombre nettement moins important de chauffeurs et qui implique moins de contrôles par quantités de marchandise.⁹

Figure 4: Temps d'attente aux frontières européennes

14 avril 2020 à 14 heures 18 mai 2020 à 14 heures



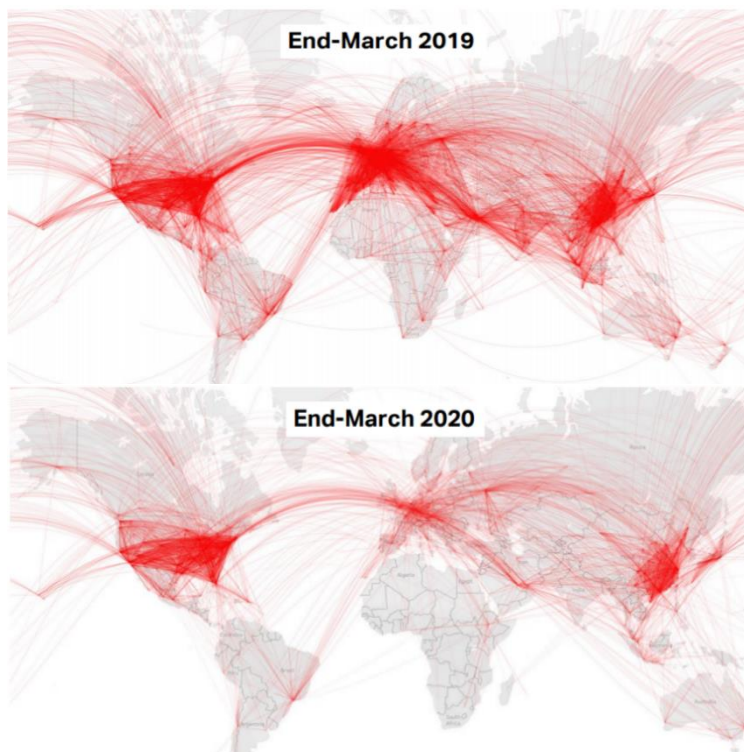
- Plus de 10 km de file d'attente
- Retards de plus d'une heure
- Retards de plus de 30 minutes et de moins d'une heure
- Retards de moins de 30 minutes

Source: <https://covid-19.sixfold.com/>

⁹ Voir, par exemple, la publication sur le [ralentissement des flux de marchandises en Italie dû aux restrictions en matière de voyage visant à lutter contre la COVID-19](#) (*The Journal of Commerce*, 2020, en anglais uniquement).

Les restrictions en matière de voyage ont eu des répercussions particulièrement significatives sur le transport aérien puisqu'elles ont entraîné une réduction drastique du nombre de vols de passagers (voir figure 5), qui représentent environ la moitié du volume de fret aérien. En conséquence, une forte diminution des capacités de transport de marchandises par voie aérienne et une flambée des tarifs de fret aérien ont été constatées (figure 6). En glissement annuel, les capacités mondiales de fret aérien ont diminué de 24,6% en mars 2020 et le rendement du fret aérien était presque deux fois plus élevé en avril 2020 qu'en avril 2019.¹⁰ Si certaines compagnies aériennes ont commencé à faire voler des avions pour le transport de passagers à vide uniquement pour transporter des marchandises, ce ne sont que les prix historiquement élevés qui les ont poussés à le faire. Seule une reprise du transport de passagers serait susceptible d'atténuer cette flambée des coûts.

Figure 5: Perturbation du trafic aérien particulièrement flagrante en Europe

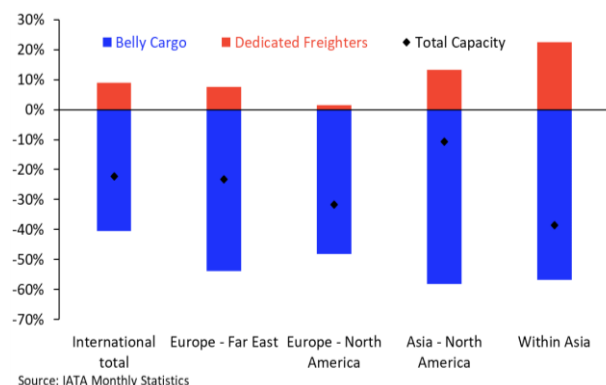


© Association du transport aérien international, 2020. ["Covid-19 wider economic impact from air transport collapse"](#). Tous droits réservés.

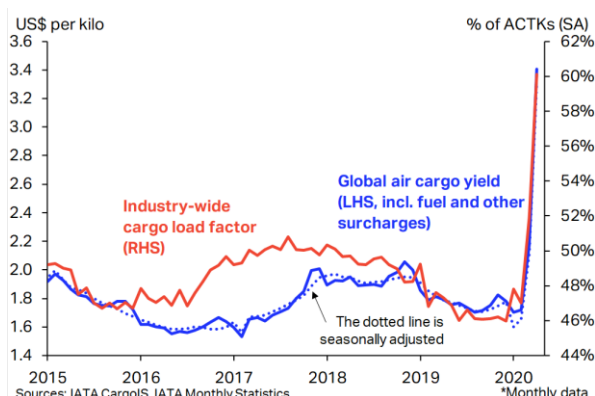
¹⁰ Source: Association du transport aérien international, 2020. [IATA Economics' Chart of the Week – 1^{er} mai 2020](#) et [Cargo Chartbook - Q2 2020](#).

Figure 6: Effondrement des capacités mondiales de fret aérien ayant entraîné une hausse des rendements du transport aérien de marchandises

Capacités du fret aérien international au cours des trois mois ayant précédé avril 2020 (Variation en pourcentage en glissement annuel)



Rendement mondial du transport aérien de marchandises (à gauche) et coefficient de remplissage (à droite)

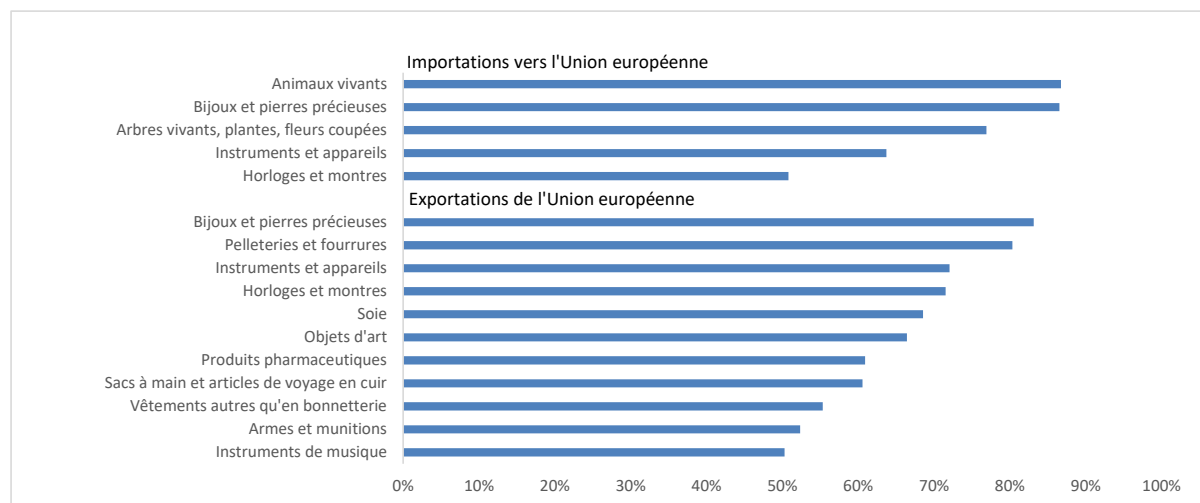


© Association du transport aérien international, 2020. [Cargo Chartbook - Q2 2020](#). Tous droits réservés.

Les perturbations du fret aérien ont eu des conséquences significatives pour les producteurs de denrées périssables et de fournitures médicales, ainsi que pour les fournisseurs de pièces et de composants. Elles pourraient en outre encore aggraver le coup porté aux chaînes d'approvisionnement complexes du secteur manufacturier, qui s'appuient souvent sur une livraison rapide en flux tendu de leurs produits (voir figure 7).

Figure 7: Catégories de produits principalement transportées par voie aérienne

Catégories de produits à deux chiffres du SH pour lesquelles plus de 50% de la valeur du commerce extérieur de l'UE a été transportée par voie aérienne en 2019



Source: Calculs du Secrétariat de l'OMC, sur la base de données d'Eurostat, "[Commerce EXTRA UE depuis 2000 par mode de transport \(HS6\)](#)" (DS-043328). Consulté le 18 mai 2020.

De nombreux gouvernements s'efforcent de faire tout leur possible pour maintenir les courants d'échanges grâce à des mesures visant notamment à exempter les chauffeurs de camion, les équipages d'avion-cargo et les autres personnes chargées du transport de marchandises des restrictions d'entrée et des prescriptions relatives à la mise en quarantaine. Cependant, dans les économies disposant de faibles capacités réglementaires et de systèmes douaniers inefficaces, les restrictions en matière de voyage sont souvent moins nuancées et entraînent relativement plus de perturbations des échanges commerciaux. De plus, les différences structurelles ont leur importance. Par exemple, dans les régions d'Afrique de l'Est où une grande partie des échanges commerciaux

reposent sur de petits commerçants, les restrictions en matière de voyages risquent de perturber gravement le commerce régional et les moyens de subsistance.¹¹

Perturbations des voyages à titre personnel et des voyages d'affaires

Les services qui supposent une proximité physique entre les fournisseurs et les consommateurs ont été les plus touchés par les restrictions en matière de voyage et les mesures de distanciation sociale. Le commerce des services de tourisme, de transport de passagers et d'entretien et de réparation, qui repose presque entièrement sur les déplacements des clients ou des fournisseurs à l'étranger, a été paralysé. Par conséquent, ces secteurs ont assisté à une augmentation prohibitive des coûts du commerce.¹²

La perturbation des voyages d'affaires aura aussi certainement des répercussions sur le commerce des services aux entreprises et des services professionnels. Alors que nombre de ces services peuvent être fournis par voie électronique, les estimations indiquent que les frais de déplacement représentent une part importante des coûts du commerce dans ce secteur, ce qui suggère que la communication en face à face joue un rôle important dans la fourniture de ces services. L'incidence réelle des restrictions en matière de voyage dépendra de la mesure dans laquelle il sera possible de remplacer la communication en face à face dans le cadre des voyages d'affaires. Selon toute probabilité, un tel remplacement pourra être opéré pour certains voyages d'affaires, mais l'adaptation ne sera ni instantanée ni complète.

Les voyages d'affaires sont essentiels pour établir et maintenir les relations commerciales. Ils sont également un élément important de la gestion des chaînes de valeur mondiales et du maintien de leur bon fonctionnement. Si la révolution des TIC a permis de coordonner les activités de production sur plusieurs sites et sur de longues distances, les cadres et les ingénieurs sont encore souvent contraints de se déplacer lorsqu'il y a des problèmes ou des changements dans le processus de production. Les restrictions visant les voyages internationaux sont par conséquent également susceptibles d'avoir une incidence sur les coûts du commerce dans les secteurs manufacturiers, en particulier dans ceux qui nécessitent un degré élevé de personnalisation et de fragmentation de la production.

L'amélioration de la connectivité des TIC peut contribuer à atténuer les effets découlant des restrictions en matière de voyage et des mesures de distanciation sociale. La connexion à haut débit et la couverture réseau revêtent une importance particulière pour les entreprises qui tentent de remplacer la fourniture physique par des échanges numériques et qui ont besoin de disposer d'un accès adéquat aux services des TIC. Dans le contexte de la pandémie de COVID-19, les gouvernements et les opérateurs du secteur privé ont pris des mesures pour améliorer certains moyens de communication, tels que les services mobiles et Internet, notamment en réduisant les coûts d'accès à Internet.¹³ Par ailleurs, la récente et soudaine augmentation du trafic a, dans certains cas, remis en cause la capacité des réseaux. La qualité de l'infrastructure des TIC et l'état de préparation au numérique seront ainsi des facteurs importants pour déterminer dans quelle mesure les économies peuvent faire face au choc causé par la pandémie.

3 COÛTS LIÉS AUX POLITIQUES COMMERCIALES

Bien que le monde ait connu une forte libéralisation des politiques commerciales au cours des trois dernières décennies, selon les estimations, les obstacles liés à la politique commerciale et les divergences réglementaires représentent toujours au moins 10% des coûts du commerce dans tous les secteurs (voir la figure 1 ci-dessus). Il s'agit notamment des mesures tarifaires et non tarifaires, des obstacles temporaires au commerce, des divergences réglementaires et des coûts de franchissement des frontières, ainsi que d'autres politiques qui ont une incidence sur le commerce, telles que l'absence de facilitation de l'investissement ou de protection de la propriété intellectuelle.

¹¹ Voir notamment le [Projet de facilitation des échanges commerciaux dans la région des Grands Lacs](#). Pour un aperçu de l'incidence sur les pays les moins avancés, voir la note d'information de l'OMC intitulée "[La pandémie de COVID-19 et les faits nouveaux liés au commerce dans les PMA](#)".

¹² Pour plus de détails concernant les effets sur les services de tourisme et de transport, voir la note d'information de l'OMC sur [le commerce des services dans le contexte de la crise liée à la COVID-19](#).

¹³ Pour plus de détails, voir la note d'information de l'OMC sur [le commerce des services dans le contexte de la crise liée à la COVID-19](#).

Les échanges internationaux jouent un rôle important dans l'approvisionnement en produits nécessaires à la lutte contre la pandémie. Cela s'est traduit dans les efforts déployés par de nombreux gouvernements pour faciliter l'importation de certains produits médicaux et équipements de protection individuelle, tels que les respirateurs et les masques faciaux. Les mesures de facilitation comprenaient l'élimination des droits de douane à l'importation, la mise en place de circuits de dédouanement prioritaires, la réduction et la simplification des prescriptions en matière de documents et la coopération avec d'autres organismes présents aux frontières.

Dans le même temps, les pénuries mondiales de plusieurs produits ont conduit de nombreux gouvernements à imposer certaines mesures de restriction à l'exportation. À la fin d'avril 2020, au moins 74 économies avaient mis en place des prohibitions, des licences ou des contrôles visant les exportations.¹⁴ La plupart de ces mesures visaient les mêmes produits que les mesures de facilitation du commerce (soit les fournitures médicales, les produits pharmaceutiques et les équipements médicaux), mais certains gouvernements ont étendu les contrôles à d'autres produits, tels que les produits alimentaires et le papier hygiénique. Conformément aux règles de l'OMC, les restrictions à l'exportation doivent être ciblées, proportionnées, transparentes et temporaires. La plupart des mesures de restriction à l'exportation mises en œuvre pour faire face à la pandémie étaient présentées comme temporaires, et nombre d'entre elles ont déjà été supprimées.¹⁵

Outre les mesures spécifiques adoptées en vue de faciliter les échanges de produits médicaux et d'équipements de protection individuelle, des efforts généralisés ont été déployés pour faciliter le dédouanement des marchandises aux frontières, grâce à l'application de procédures automatisées permettant de limiter les contacts directs. Par exemple, certains Membres ont notifié à l'OMC que, pendant la pandémie, ils acceptaient les certificats vétérinaires et phytosanitaires électroniques en lieu et place des certificats papiers conventionnels. Si elles sont maintenues, de telles mesures pourraient permettre de réduire le coût de passage aux frontières.¹⁶

Dans l'ensemble, les modifications apportées en matière de droits de douane et de mesures réglementaires ne concernaient qu'un petit sous-ensemble de produits et les coûts du commerce mondial n'ont donc probablement pas été touchés de manière significative. La numérisation des procédures douanières et réglementaires pourrait avoir des effets positifs à long terme sur les coûts à la frontière.

4 INCERTITUDE

Les niveaux élevés d'incertitude amplifient l'incidence des coûts du commerce sur le commerce international. L'établissement de relations commerciales avec des acheteurs ou des fournisseurs étrangers entraîne des coûts, puisqu'il faut notamment réaliser une étude de marché sur les goûts et les préférences, acquérir des compétences linguistiques et se conformer aux normes étrangères concernant les produits ou les procédés. L'incertitude rend les entreprises plus réticentes à investir, et l'investissement dans les coûts fixes liés à l'exportation ou à l'importation ne fait pas exception. De ce fait, elle exacerbe les obstacles au commerce existants, contribuant elle-même aux coûts du commerce (voir la figure 1 ci-avant).

Il a été démontré que plusieurs indicateurs d'incertitude étaient en corrélation avec le commerce international et la croissance économique. Le niveau d'incertitude à l'échelle mondiale, mesuré en comptant le nombre de mots en lien avec la notion d'incertitude apparaissant dans les rapports par pays établis par l'*Economist Intelligence Unit*, a augmenté de manière spectaculaire (voir figure 8). Au premier trimestre de 2020, par exemple, le niveau d'incertitude était supérieur de 60% aux niveaux provoqués par la guerre en Iraq et la flambée de syndrome respiratoire aigu sévère (SRAS) en 2003. Le degré d'incertitude liée à l'environnement économique, pour lequel les mesures mensuelles atteignaient des niveaux élevés depuis 2019 en raison de tensions commerciales entre les principales économies, a diminué en janvier 2020 pour atteindre un nouveau sommet à la fin de mai 2020 (voir figure 9). Enfin, une mesure de la volatilité financière indique que, jusqu'à présent,

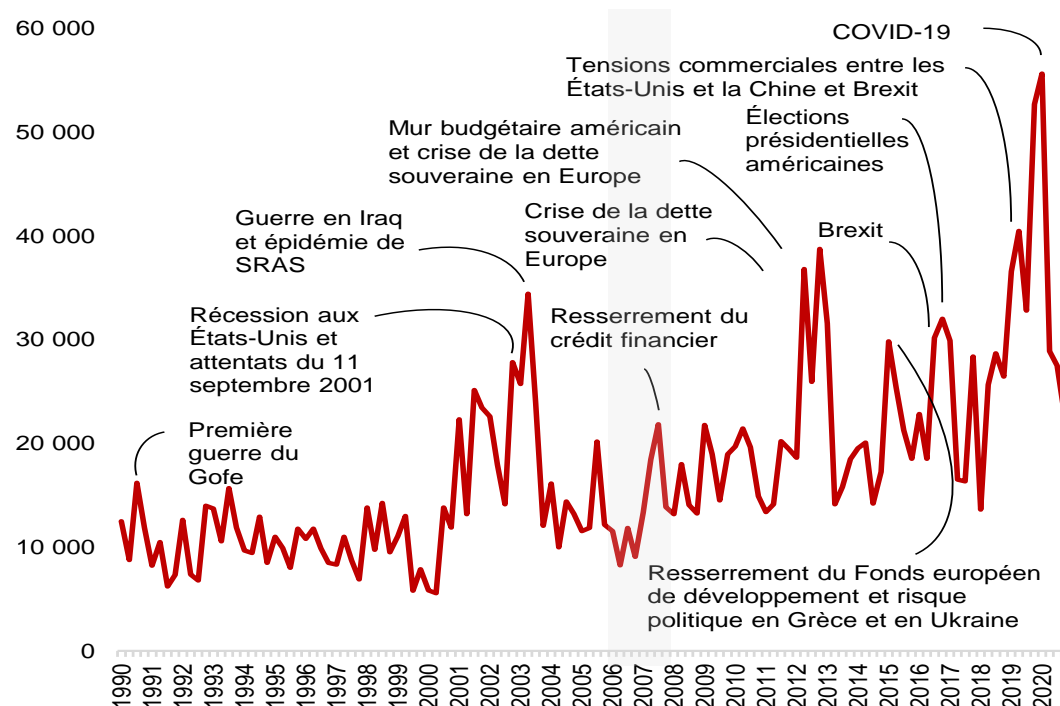
¹⁴ Les membres de l'UE sont comptabilisés séparément. Pour une liste détaillée des mesures, voir ["COVID-19: mesures commerciales et liées au commerce"](#).

¹⁵ Selon le [rapport sur les mesures commerciales du G-20](#) (OMC, 2020), environ 36% des mesures restrictives liées à la COVID-19 mises en œuvre par les économies du G-20 avaient été abrogées à la mi-mai.

¹⁶ Pour plus de détails sur l'évolution des normes et des mesures réglementaires, voir la note d'information de l'OMC intitulée ["Normes, réglementations et COVID-19 - Quelles sont les mesures prises par les Membres de l'OMC?"](#).

le niveau d'incertitude régnant sur les marchés financiers américains a culminé à la mi-mars, atteignant un niveau proche de celui enregistré lors de la faillite de Lehman Brothers (voir figure 10).

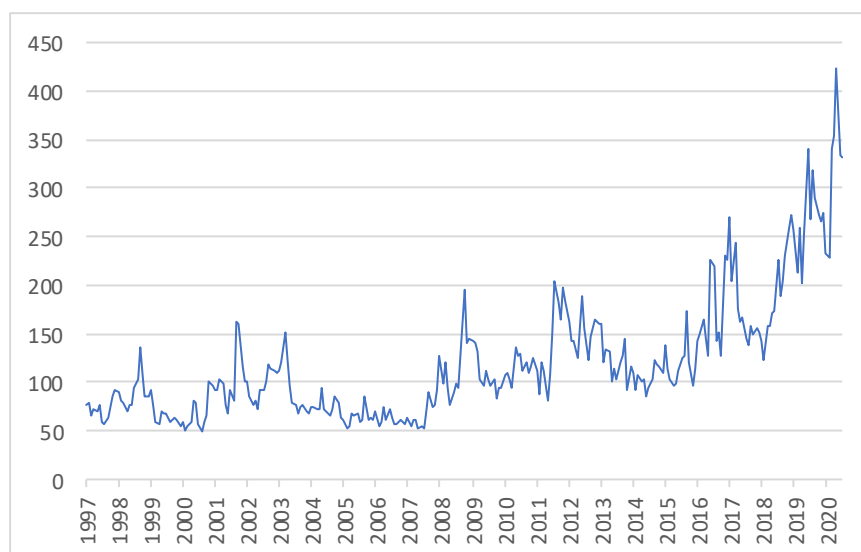
Figure 8: Niveaux d'incertitude à l'échelle mondiale, entre le premier trimestre de 1993 et le deuxième trimestre de 2020



Note: [Indice d'incertitude mondiale](#), la mesure est obtenue en comptant le pourcentage d'occurrences du mot "incertain" (ou de ses variantes) dans les rapports par pays établis par l'*Economist Intelligence Unit*

Source: [Ahir, Bloom et Furceri \(2018\)](#).

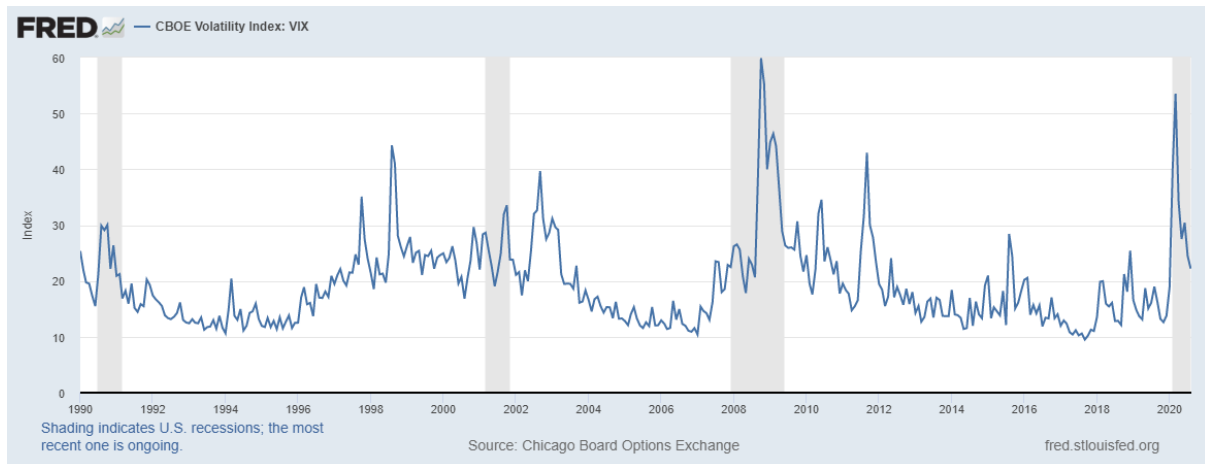
Figure 9: Niveaux d'incertitude des politiques économiques dans le monde, entre janvier 1997 et juillet 2020



Note: L'indice des niveaux d'incertitude des politiques économiques dans le monde repose sur les trois éléments suivants: la couverture journalistique de l'incertitude économique liée aux politiques, le nombre de dispositions du code fiscal fédéral devant expirer dans les années à venir et le degré de désaccord entre les économistes.

Source: https://www.policyuncertainty.com/global_monthly.html.

Figure 10: Volatilité financière aux États-Unis, entre le 2 janvier 1990 et le 7 août 2020



Note: L'indice de volatilité implicite quotidienne (au cours du mois suivant) est véhiculé par le prix des options sur l'indice S&P500 du Chicago Board Options Exchange (CBOE). Les zones grisées indiquent les récessions américaines.

Source: <https://fred.stlouisfed.org/series/VIXCLS>.

Une incertitude exacerbée peut avoir un autre effet néfaste sur les coûts commerciaux, sous la forme d'une contraction du financement du commerce. Bien que le financement du commerce n'ait jusqu'alors pas retenu autant l'attention que d'autres questions dans le cadre de la crise, le ralentissement économique commence à faire sentir ses effets. D'aucuns font valoir que les économies émergentes et en développement voient déjà leurs sources de financement se tarir de manière disproportionnée en raison d'une augmentation de l'aversion au risque chez les prêteurs et de problèmes de liquidités des entreprises découlant de l'effondrement général de l'offre et de la demande de biens¹⁷, ce qui limite leur accès aux biens essentiels et pourrait avoir de graves répercussions sur la santé. Les gouvernements et les organisations internationales prennent des mesures pour protéger le système financier d'un éventuel effondrement qui aggraverait la crise. Un effort similaire dans le domaine du financement du commerce pourrait empêcher le resserrement du crédit à l'exportation d'aggraver les conséquences de la crise sur le plan sanitaire et commercial, comme le souligne la [récente commune](#) publiée par l'OMC et six banques multilatérales de développement.

5 CONCLUSIONS

Il existe trois principaux facteurs de coûts du commerce actuellement susceptibles d'avoir une incidence significative sur les échanges internationaux dans le contexte de la pandémie. Le facteur le plus important comprend les coûts de transport et de voyage, des déterminants qui influent de manière considérable sur les coûts globaux du commerce et ont été fortement affectés par la pandémie. Les politiques commerciales constituent également un facteur déterminant des coûts du commerce, mais la plupart des nouvelles mesures, tant de facilitation que de restriction, ont jusqu'ici été limitées à une catégorie restreinte de produits. Enfin, les niveaux élevés d'incertitude amplifient les coûts du commerce existants.

Même si l'on peut s'attendre à ce que la plupart de ces variations des coûts du commerce reviennent à la normale une fois que la pandémie aura été maîtrisée, certaines pourraient toutefois perdurer en raison de changements dans l'environnement politique ou dans la dynamique du marché.

Par exemple, les politiques adoptées par les pouvoirs publics joueront un rôle important dans la détermination et l'atténuation des coûts du commerce liés à l'incertitude. Étant donné que les mesures prises par les gouvernements pour faire face à la pandémie continuent d'accroître (ou de réduire) l'incertitude des politiques commerciales, on peut s'attendre à ce que ces mesures fassent grimper, ou chuter, les coûts du commerce à l'avenir.

¹⁷ Source: Financial Times, le 28 avril 2020, "[Trade finance hit as goods stack up](#)".

Les voyages et le transport aérien sont d'autres domaines dans lesquels la hausse des coûts pourrait subsister. En effet, les gouvernements pourraient décider de conserver les restrictions sélectives en matière de voyage au sein de leur éventail de mesures jusqu'à ce que la pandémie de COVID-19 ait été éradiquée au niveau mondial. Les faillites de compagnies aériennes pourraient en outre entraîner une consolidation du secteur, un affaiblissement de la concurrence et une hausse des prix à long terme. Enfin, une modification plus permanente de la manière dont les gens perçoivent les risques liés au fait de prendre l'avion pourrait s'opérer, ce qui entraînerait une perception plus élevée du coût de voyage.¹⁸

Un transport de fret aérien plus coûteux et une diminution des voyages auraient des répercussions sur le commerce de biens et de services. La fabrication de produits à valeur élevée sur les chaînes de valeur mondiales pourrait être touchée de manière disproportionnée en raison de sa dépendance au fret aérien et de l'importance de la circulation du personnel essentiel pour assurer le bon fonctionnement de ces chaînes de valeur. Certains autres secteurs qui dépendent des voyages d'affaires, notamment les services aux entreprises et les services professionnels, les services qui nécessitent une prestation en personne et le tourisme, pourraient également avoir à composer avec des coûts de voyage plus élevés. Le passage à une communication électronique pourrait en partie permettre d'atténuer ces répercussions, mais cela variera en fonction des infrastructures TIC et des compétences numériques dont disposent les économies.

¹⁸ Après les attaques terroristes du 11 septembre 2001 aux États-Unis, il a fallu deux ans pour que les opérations aériennes reviennent au même niveau qu'avant ces événements (Capital Economics, 2020, [Will the coronavirus permanently change behaviours?](#), en anglais uniquement). En outre, ces événements ont définitivement changé la perception des risques liés au fait de prendre l'avion et les procédures aéroportuaires auxquelles les passagers doivent se conformer.