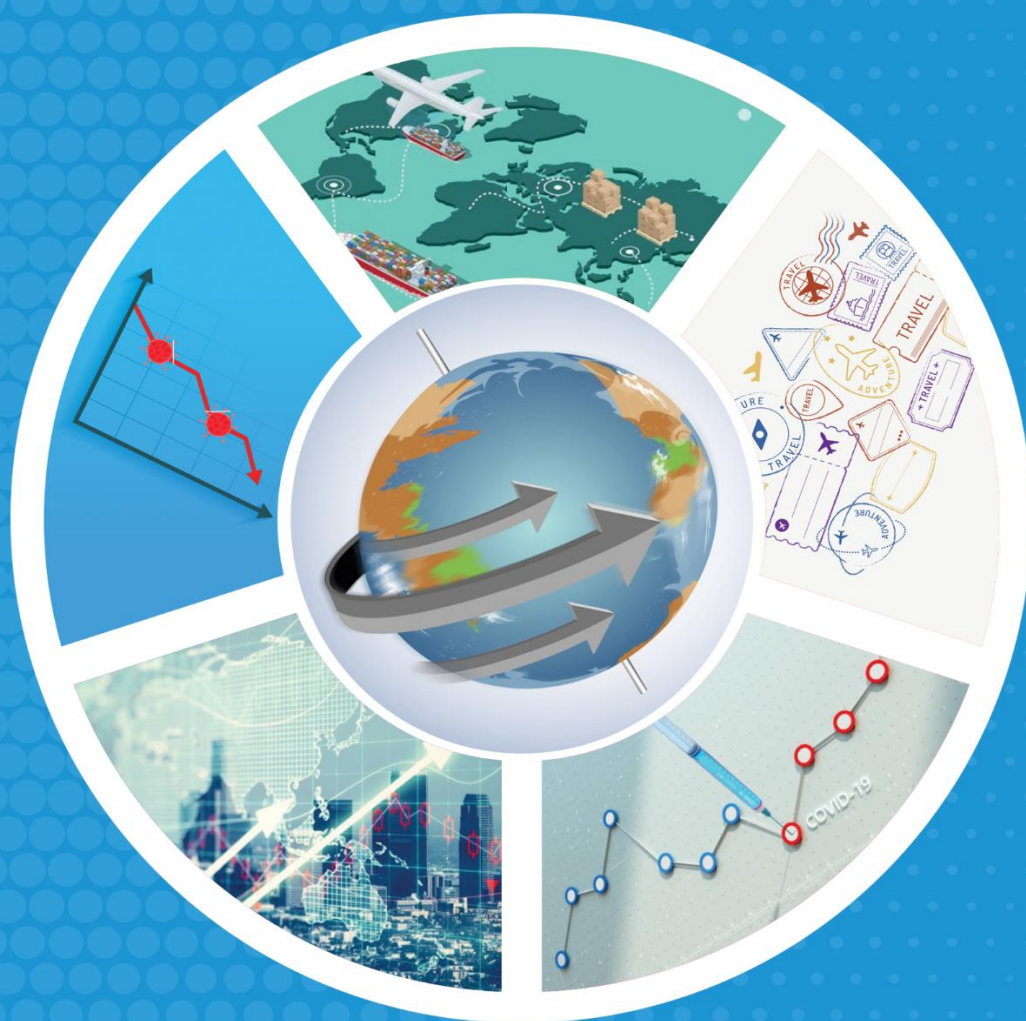


# PERSPECTIVES ECONOMIQUES DE L'OCI

# 2021

*Commerce, Transport et Tourisme au  
Cœur de la Pandémie de COVID-19*



ORGANISATION DE LA COOPÉRATION ISLAMIQUE  
CENTRE DE RECHERCHES STATISTIQUES, ÉCONOMIQUES ET  
SOCIALES ET DE FORMATION POUR LES PAYS ISLAMIQUES







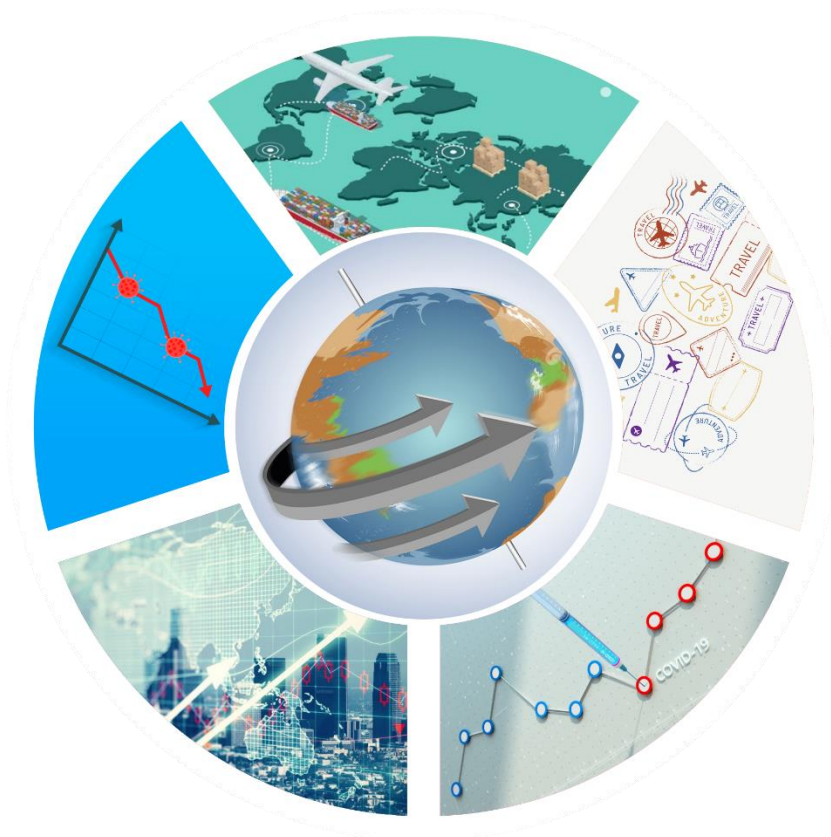
Organisation de la coopération islamique  
Centre de recherches statistiques, économiques et  
sociales et de formation pour les pays islamiques  
(SESRIC)



# PERSPECTIVES ECONOMIQUES DE L'OCI

## 2021

*Commerce, Transport et Tourisme au Cœur de la  
Pandémie de COVID-19*



© Octobre 2021 | Centre de recherches statistiques, économiques et sociales et de formation pour les pays islamiques (SESRIC)

Kudüs Cad. No: 9, Diplomatic Site, 06450 Oran, Ankara - Turquie

Téléphone +90-312-468 6172

Internet [www.sesric.org](http://www.sesric.org)

E-mail [pubs@sesric.org](mailto:pubs@sesric.org)

Le matériel présenté dans cette publication est protégé par les droits d'auteur. Les auteurs accordent la permission de visionner, copier, télécharger et imprimer les données fournies par ce rapport tant que ces matériaux ne seront réutilisés, sous aucune condition, à des fins commerciales. Pour obtenir l'autorisation de copier ou réimprimer toute partie de ce document, veuillez adresser votre demande, en fournissant tous les renseignements nécessaires, au Département des publications du SESRIC.

Le présent rapport est un produit du personnel du SESRIC. La responsabilité concernant le contenu, les opinions, les interprétations et les conditions exprimées ici ne peut en aucun cas être considérée comme reflétant les opinions du SESRIC ou de ses États membres, de ses partenaires ou de l'OCI. Les frontières, couleurs et toutes autres informations illustrées sur n'importe quelle carte n'impliquent aucun jugement de la part du SESRIC quant au statut juridique d'un territoire ou de la reconnaissance de ses frontières. La version finale du rapport est disponible sur le site web du SESRIC.

Veuillez citer cette publication comme suit : SESRIC (2021). *Perspectives économiques de l'OCI: Commerce, transport et tourisme au cœur de la pandémie de COVID-19*. Études sur le développement économique. Le Centre de recherches statistiques, économiques et sociales et de formation pour les pays islamiques. Ankara.

Les *Perspectives économiques de l'OCI* sont préparées par le Département de la recherche économique et sociale du SESRIC sous la direction générale de Mazhar Hussain, Directeur du Département. Les auteurs de ce numéro sont Esat Bakımlı (chef d'équipe ; chapitre 1 et 2), Kenan Bağcı (partie 3.1 et 3.2), et Cem Tintin (partie 3.3).

Toutes les demandes relatives aux droits et licences doivent être adressées au Département des publications du SESRIC à l'adresse susmentionnée.

ISBN: 978-975-7162-13-5

La Traduction de ce Rapport a été faite par M. Denis Rmouch et la conception de la couverture a été faite par M.Savaş Pehlivan, Département des publications, SESRIC.

Pour plus d'informations, veuillez contacter le Département des recherches, SESRIC au courriel suivant: [research@sesric.org](mailto:research@sesric.org)

# Table des matières

<b>Acronymes.....</b>	<b>iii</b>
<b>Avant-propos.....</b>	<b>v</b>
<b>Résumé analytique.....</b>	<b>1</b>
<b>CHAPITRE 1 : Développements Récents dans l'Economie Mondiale: Tendances et Perspectives .....</b>	<b>12</b>
Croissance économique .....	13
Chômage .....	21
Commerce international .....	24
Investissements .....	26
Conditions financières .....	29
Balance des comptes courants .....	30
Solde budgétaire .....	32
Prix et inflation.....	34
<b>CHAPITRE 2 : Développements Economiques Récents dans les Pays de l'OCI .....</b>	<b>36</b>
PIB .....	37
PIB par habitant .....	38
Croissance économique .....	40
Structure du PIB .....	42
Marché du travail.....	45
Inflation.....	48
Balance fiscale.....	49
Commerce des marchandises .....	51
Commerce des services.....	53
Balance commerciale .....	54
Commerce intra-OCI .....	55

Balance des comptes courants .....	57
Investissements directs étrangers .....	58
Dette extérieure.....	61
Réserves.....	63
ODA et envois de fonds.....	66
<b>CHAPITRE 3 : Commerce, Transport et Tourisme au Cœur de la Pandémie de COVID-19.....</b>	<b>70</b>
3.1. COVID-19 et le Commerce international .....	71
Commerce des marchandises.....	71
Commerce des services .....	79
Mesures de politique commerciale .....	82
Recommandations politiques.....	84
3.2. COVID-19 et le secteur des transports.....	86
Impact sur le transport aérien .....	87
Impact sur le transport maritime .....	94
Impact sur le transport routier et ferroviaire .....	98
Questions politiques pour renforcer la résilience du secteur des transports .....	101
3.3. COVID-19 et le secteur du tourisme .....	103
Évaluation de l'impact de la pandémie de COVID-19 sur le tourisme international dans les pays de l'OCI .....	104
Réponses politiques sélectionnées des pays de l'OCI pour atténuer les effets négatifs de la pandémie de COVID-19 sur le tourisme .....	111
Remarques finales et recommandations politiques.....	114
<b>Annexe: Classifications des pays .....</b>	<b>117</b>
<b>Références.....</b>	<b>119</b>



# Acronymes

3V	Visiter, vacciner et voyager
AED	Dirham des Emirats Arabes Unis
ALC	Amérique latine et Caraïbes
APD	Aide publique au développement
ASS	Afrique subsaharienne
CCFI	Indice du fret conteneurisé en Chine
CITI	Classification internationale type, par industrie, de toutes les activités économiques
CNUCED	Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement
COVID-19	Maladie de Coronavirus de 2019
CTK	Tonnes-kilomètres de fret
CVM	Chaînes de valeur mondiales
DOTS	Direction des statistiques commerciales
DTS	Droit de tirage spécial
EAU	Émirats Arabes Unis
EPR	Ratio emploi-population
FBC	Formation brute de capital
FMI	Fonds monétaire international
FTE	Équivalent temps plein
IAPH	Association internationale des ports et rades
IATA	Association internationale du transport aérien
ICAO	Organisation de l'aviation civile internationale
IDE	Investissements directs étrangers
IPC	Indice des prix à la consommation
ITS	Systèmes de voyage intelligents
LSCI	Indice de connectivité des transports maritimes réguliers
MECA	Moyen-Orient et Asie centrale

MNT	Mesures non tarifaires
NU	Nations unies
OCDE	Organisation de coopération et de développement économiques
OCI	Organisation de la coopération islamique
OIT	Organisation internationale du travail
OMC	Organisation mondiale du commerce
ONU-OMT	Organisation mondiale du Tourisme
PEM	Perspectives économiques mondiales
PIB	Produit intérieur brut
PKP	Passagers-kilomètres payants
PME	Petites et moyennes entreprises
PPA	Parité de pouvoir d'achat
RNB	Revenu national brut
SCFI	Indice de fret conteneurisé de Shanghai
SESRIC	Centre des recherches statistiques, économiques et sociales et de formation pour les pays islamiques
SFI	Statistiques financières internationales
SITC	Classification type du commerce international
TIC	Technologies de l'information et de la communication
TVA	Taxe sur la Valeur Ajoutée
UE	Union européenne
UIC	Union internationale des chemins de fer
UK	Royaume-Uni
UNSD	Division de statistique de l'ONU
US\$	Dollar américain
USA	États-Unis d'Amérique
USD	Dollar américain
WATS	Statistiques du transport aérien mondial
WCO	Organisation mondiale des douanes
WTTC	Conseil mondial du voyage et du tourisme





# Avant-propos

C'est avec grand plaisir que je vous présente l'édition 2021 du rapport phare du SESRIC "*Perspectives économiques de l'OCI*", qui analyse et présente les développements économiques récents et les projections à court terme dans l'économie mondiale et ses implications sur les économies des pays membres de l'OCI. Ce rapport est la seule publication annuelle qui analyse la performance des économies du groupe des pays de l'OCI. Elle présente un large éventail de statistiques et d'informations comparatives utiles, qui permettent de mieux comprendre les grandes tendances économiques récentes et les défis du développement dans les pays de l'OCI.

Nous sommes tous témoins d'une crise sanitaire et humanitaire mondiale sans précédent causée par la pandémie de COVID-19, qui a bouleversé des milliards de vies et menace des décennies de développement socio-économique. La pandémie est loin d'être terminée, le bilan humain continue de s'alourdir dans le monde entier, mais heureusement, nous disposons désormais de plusieurs vaccins qui peuvent réduire les infections et contribuer à la guérison. Il est également prometteur que le rythme de la vaccination se soit accéléré récemment, les contraintes d'approvisionnement s'étant allégées. Cependant, nous ne devons pas oublier que la pandémie ne peut être totalement maîtrisée que si le virus est contrôlé partout dans le monde. La résurgence de la pandémie avec de nouvelles mutations du virus met les pays au défi, en particulier ceux qui ont un accès limité aux vaccins et une faible couverture vaccinale, ce qui entraîne des difficultés pour des millions de personnes qui restent exposées au risque de maladie et de décès.

Outre des implications dramatiques pour la santé des populations du monde entier, l'épidémie de COVID-19 a entraîné des conséquences économiques et financières graves. Le rapport montre qu'en 2020, la plupart des indicateurs macroéconomiques se sont considérablement détériorés dans le monde entier, et les pays membres de l'OCI n'ont pas fait exception. Les pays de l'OCI ont été touchés non seulement par l'apparition de la pandémie au niveau national et ses conséquences, mais aussi par les retombées économiques de la profonde récession dans les pays développés. Avant le déclenchement de la pandémie, les économies des pays de l'OCI devaient croître, en moyenne, de 3,7 % en 2020, mais dans les conditions de la pandémie, elles se sont en fait contractées de 1,6 % ; une contraction modérée toutefois par rapport à une contraction de 3,2 % de l'économie mondiale. En outre, le taux de chômage a rebondi à 7,1 %, l'inflation a fortement augmenté pour atteindre 9,1 %, les déficits budgétaires ont atteint 7,6 % du PIB, les entrées d'IDE ont chuté de 12,5 % et les exportations de marchandises ont diminué de 17 % tandis que les exportations de services se sont effondrées de 37,6 %. Cette année, cependant, les projections laissent entrevoir des perspectives économiques plus favorables, avec un redressement de nombreux indicateurs, même si certains ne sont que partiels.

En examinant un peu plus en profondeur, l'édition actuelle du rapport étudie les impacts de la pandémie sur trois secteurs majeurs de l'économie, le commerce international, le transport et le tourisme, en se référant particulièrement aux pays membres de l'OCI. Les mesures de confinement ont perturbé les chaînes d'approvisionnement et généré de graves chocs de l'offre

et de la demande, exerçant une forte pression à la baisse sur les flux commerciaux, notamment au cours des premiers mois de la pandémie. Ces mesures ont également entraîné de graves perturbations dans presque tous les aspects du transport national et international, le transport de passagers étant le plus durement touché en raison des fermetures, des mesures de quarantaine strictes et des restrictions de voyage. La demande de voyages ayant plongé à un niveau historiquement bas en raison d'une vague de restrictions des voyages sous différentes formes et intensités, le secteur du tourisme est entré dans la plus grande crise de son histoire depuis la Seconde Guerre mondiale. On estime que le secteur mondial du tourisme a perdu entre cinq et sept ans de croissance et, compte tenu de l'incertitude quant à la durée de la pandémie, il faudra peut-être plusieurs années pour retrouver les niveaux d'avant la pandémie. Pour ces trois secteurs, le rapport décrit un certain nombre de recommandations politiques au profit des pays membres de l'OCI.

Les économies et les sociétés ont progressivement amélioré leur capacité à faire face à la pandémie, mais avec l'émergence de souches plus contagieuses du virus, l'évolution du COVID-19 et son impact final sur le développement économique et social restent très incertains. En outre, tout comme les effets de la pandémie diffèrent d'un pays à l'autre et même au sein d'un même pays, le processus de rétablissement après la pandémie est également inégal, ce qui entraîne des divergences entre les pays et exacerbe les disparités. De grandes divergences dans la vitesse de la reprise augmentent également les perspectives de divergences dans les orientations politiques entre les pays, qui sont susceptibles de provoquer des retombées négatives. Par conséquent, la formulation et la mise en œuvre de politiques ciblées, spécifiques à un pays ou à une région sont d'une grande importance, mais une coordination et une coopération internationales plus fortes sont également nécessaires pour remédier à l'inégalité des conditions sociales et économiques pendant la période de redressement après le COVID-19 et au-delà, et pour ouvrir la voie à un développement plus équilibré, inclusif et durable.

*Perspectives économiques de l'OCI 2021* est le résultat d'un investissement substantiel en temps, effort et dévouement par l'équipe de recherche du SESRIC. Je tiens à les remercier de leurs contributions en espérant que vous trouverez le rapport intéressant, mais surtout utile et instructif.

Nebil DABUR  
Directeur Général  
SESRIC



# Résumé analytique

## DEVELOPPEMENTS RECENTS DANS L'ECONOMIE MONDIAL

### *Croissance économique*

Les différentes mesures prises pour contenir la pandémie de COVID-19 ont inévitablement entraîné un ralentissement sans précédent des activités économiques dans le monde entier. Après un affaiblissement de la croissance économique mondiale (2,8 % en 2019 après un pic de 3,8 % en 2017) dû à des problèmes antérieurs à la pandémie, le PIB réel mondial devrait se contracter de 3,2 % en 2020. Les économies développées ont connu une contraction plus marquée que celle des pays en développement, respectivement -4,6 % et -2,1 %. Après la contraction de 2020, qui est plus basse que les projections pessimistes faites plus tôt cette année-là, l'économie mondiale devrait croître de 6 % en 2021, pour se modérer à 4,9 % en 2022. Les aides budgétaires supplémentaires, l'accélération et l'élargissement prévus de la couverture vaccinale et l'adaptation continue de tous les secteurs de l'économie à la pandémie devraient contribuer au processus de reprise. Néanmoins, l'inégalité de la reprise et les divergences entre les pays suscitent des inquiétudes croissantes.

### *Chômage*

Alors que la pandémie entraîne des ravages sur les marchés du travail dans le monde entier, de récentes estimations de l'Organisation internationale du travail (OIT) soulignent que, par rapport au quatrième trimestre de 2019, 8,8 % du total des heures de travail ont été perdues en 2020 - soit l'équivalent des heures travaillées en un an par 255 millions de travailleurs à temps plein. Selon ces estimations, par rapport à 2019, l'emploi total a diminué de 114 millions en 2020, en raison de l'entrée au chômage de travailleurs (33 millions) ou de l'abandon de la vie active (81 millions). Les estimations indiquent également que le taux de chômage mondial a augmenté de 1,1 point de pourcentage pour atteindre 6,5 %, soit le niveau le plus élevé des trois dernières décennies. Comme les prévisions actuelles annoncent une reprise économique mondiale avec un rebond de la production mondiale, le taux de chômage mondial devrait également s'améliorer, d'abord en baissant légèrement à 6,3 % en 2021, puis à 5,7 % en 2022. Toutefois, malgré cette amélioration, le taux de chômage restera supérieur au niveau de 2019.

### *Commerce international*

Sous les effets néfastes sans précédent de la pandémie, on estime que le volume du commerce mondial a diminué de 8,5 % en 2020, ce qui est inférieur aux estimations antérieures en raison de la reprise rapide du commerce des marchandises au cours du deuxième semestre. Les mesures de confinement et les fermetures visant à enrayer la pandémie ont eu un effet négatif sur la demande et

l'offre. Le transport international et les chaînes de valeur mondiales ont également été remarquablement perturbés pendant les fermetures des économies. Les projections indiquent que le volume du commerce mondial devrait augmenter de 8,4 % en 2021 et de 6,5 % en 2022, grâce principalement à l'amélioration des perspectives de reprise rapide du commerce des marchandises. Toutefois, le commerce des services, notamment les voyages internationaux, devrait rester plus vulnérable aux perturbations que le commerce des marchandises et se rétablir plus lentement.

### *Investissements*

Les incertitudes persistantes concernant les perspectives liées à la pandémie ont eu un impact négatif sur les investissements dans le monde entier. Décliné progressivement au cours des dernières années, le ratio investissements/PIB est tombé à 26,3 % à l'échelle mondiale en 2020, tandis qu'il a diminué à 22 % pour les pays développés et augmenté à 32,9 % pour les pays en développement. Les projections pour 2021 et 2022 indiquent que les pays développés et les pays en développement devraient voir leurs ratios augmenter, les investissements étant encouragés par l'amélioration des perspectives de la demande et la reprise prévue de l'activité économique mondiale, ainsi que par les importants soutiens publics et les plans de relance prévus dans les pays développés.

Les flux mondiaux d'IDE ont chuté de façon spectaculaire en 2020, pour revenir aux niveaux de 2005, en raison de la pandémie. Ils ont chuté de 35 % pour s'établir à environ 1 000 milliards de dollars des États-Unis, contre 1 500 milliards en 2019, principalement en raison de la baisse des flux à destination des pays développés. Les flux d'IDE à destination des pays développés ont diminué de plus de la moitié (58%) pour atteindre 312 milliards de dollars des États-Unis, tandis que les flux à destination des pays en développement n'ont diminué que de 12% pour atteindre 687 milliards de dollars des États-Unis, surtout en raison de la résistance des flux à destination de l'Asie. Pour l'avenir, les flux mondiaux d'IDE devraient augmenter de 10 à 15 % en 2021, ce qui reste inférieur d'environ 25 % au niveau de 2019.

### *Conditions financières*

Sous le stress de la situation de pandémie prolongée, le risque d'instabilité financière mondiale demeure élevé. Les conditions financières mondiales, qui étaient relativement stables pour les activités économiques mondiales avant la pandémie, se sont nettement resserrées au premier semestre 2020, mais se sont nettement détendues par la suite, tant dans les pays développés que dans les pays en développement -sauf en Chine-, car des mesures politiques extraordinaires ont soutenu l'économie, contribuant à contenir les risques pour la stabilité financière. Toutefois, les mesures prises pendant la pandémie, qui ont entraîné des conditions financières très accommodantes, risquent d'avoir des conséquences inattendues. Les économies en développement, en particulier celles qui ont d'importants besoins de financement externe, peuvent être confrontées à un risque de durcissement des conditions financières et d'importantes sorties de portefeuille si les pays développés s'orientent vers une normalisation de leur politique et augmentent les taux d'intérêt sans tarder. Dans cette situation, ils subiraient également une augmentation de la volatilité des devises.

### *Balance des comptes courants*

Le ralentissement des activités économiques, les perturbations dans les chaînes de valeur mondiales, l'arrêt soudain des activités touristiques et la réduction de la demande dans les pays développés ont façonné récemment les balances des comptes courants dans le monde. L'excédent cumulé des comptes courants des pays développés a diminué de moitié en 2020 par rapport à l'année précédente,



pour atteindre 175,8 milliards de dollars, principalement en raison du déficit massif des États-Unis. La balance agrégée des pays en développement, qui a rapporté un excédent pour la première fois en 2019 après quatre années consécutives de déficits, s'est nettement améliorée en 2020 et a atteint 196,2 milliards de dollars. Les excédents croissants des pays asiatiques en développement ont joué un rôle important dans cette amélioration.

### *Solde budgétaire*

Les gouvernements à travers le monde ont réagi à la pandémie en adoptant des politiques budgétaires d'un niveau sans précédent. Cependant, ces mesures, ainsi que la réduction des recettes fiscales due à la récession économique, ont conduit à des déficits budgétaires historiquement élevés. Cependant, ces mesures, ainsi que la réduction des recettes fiscales due à la récession économique, ont entraîné des déficits budgétaires historiquement élevés. Les déficits budgétaires des administrations publiques en pourcentage du PIB ont augmenté de 2,9 % en 2019 à 11,7 % en 2020 dans les pays développés et de 4,7 % à 9,5 %, respectivement, dans les pays en développement. Une amélioration limitée est prévue en 2021 - un peu plus importante dans les pays en développement - en raison des conditions de pandémie qui prévalent. Malgré la poursuite de la reprise prévue pour 2022, à mesure que les aides liées à la pandémie s'épuisent ou se relâchent et que les recettes se rétablissent, les déficits ne devraient pas revenir aux niveaux antérieurs à la pandémie à cette date.

### *Prix et inflation*

En 2020, les prix des produits de base ont fortement diminué en raison de la dégringolade de la demande mondiale, les prix du pétrole étant particulièrement touchés, chutant d'un tiers par rapport à 2019, principalement en raison d'une forte contraction des activités de voyage et de transport. Avec la reprise prévue de l'activité économique mondiale en 2021, les prix de l'énergie devraient augmenter presque de moitié, pour revenir aux niveaux pré-pandémiques de 2019. La faiblesse de la demande et la chute des prix du pétrole ont fait baisser l'inflation mondiale à 3,2 % en 2020, contre 3,5 % en 2019. Ce ralentissement de l'inflation mondiale a été porté par les pays développés, où l'inflation moyenne est tombée à 0,7 % en 2020 contre 1,4 % un an plus tôt, tandis que l'inflation dans les pays en développement est restée stable à 5,1 % pour les deux années. En 2021, la reprise de l'activité économique devrait pousser l'inflation dans les pays développés à 1,6 %, tandis que les pays en développement devraient connaître une légère baisse à 4,9 %, l'inflation mondiale rebondissant à 3,5 %.

## DEVELOPPEMENTS ECONOMIQUES RECENTS DANS LES PAYS DE L'OCI

### *PIB*

La pandémie de COVID-19 a eu un impact négatif sur les économies des pays membres de l'OCI, comme sur la plupart des économies du monde. À prix courants, le PIB total des pays membres de l'OCI s'est contracté de 5,6 %, passant de 7 300 milliards de dollars en 2019 à 6 900 milliards de dollars en 2020. Compte tenu de la reprise progressive en cours, il devrait rebondir à 7 700 milliards de dollars des États-Unis en 2021, dépassant le niveau de 2019. Avec cette taille économique, les pays membres de l'OCI représentaient 8,1 % du PIB mondial en 2020, soit une baisse de 0,2 point de pourcentage par rapport à l'année précédente. La part des pays de l'OCI dans le PIB total des pays en développement

a également diminué, passant de 20,6 % en 2019 à 20,2 % en 2020, ce qui indique que la contraction économique a été plus profonde dans les pays de l'OCI par rapport au reste du monde.

#### *PIB par habitant*

Compte tenu de la baisse de la production et de l'augmentation continue de la population, les valeurs du PIB par habitant à prix courants ont diminué dans le monde entier en 2020 par rapport à l'année précédente. En dollars des États-Unis, la moyenne mondiale a baissé de 4,2 % pour atteindre 11 058 dollars. La baisse dans les pays membres de l'OCI a été encore plus importante, le PIB moyen par habitant ayant chuté de 7,4 % pour atteindre 3 680 dollars. Bien que les pays en développement non membres de l'OCI aient également enregistré une baisse (-4,4 %), le PIB par habitant est resté inférieur dans les pays de l'OCI, l'écart se creusant même.

#### *Croissance économique*

La croissance économique des pays de l'OCI a suivi une tendance à la décélération au cours de la dernière décennie, passant de 6,0 % en 2010 à 2,6 % en 2019, avec une moyenne annuelle de 4,3 %. Dans le contexte de la pandémie de 2020, l'économie de l'OCI s'est contractée de 1,6 %, mais elle devrait se redresser au cours des deux prochaines années avec une croissance de 4,3 à 4,5 %, soit environ la moyenne des dix dernières années. La contraction en 2020 a été modérée par rapport aux moyennes mondiales. La performance de croissance des pays de l'OCI diffère selon les groupes de revenus et selon chaque pays. Bien que les quatre groupes de revenus aient tous enregistré un taux de croissance négatif en 2020 en raison des ramifications de la pandémie, ce sont les économies à haut revenu qui se sont le plus contractées, principalement en raison de la baisse de la demande de pétrole ainsi que des prix du pétrole. Au niveau de chaque pays, 39 pays de l'OCI ont enregistré un taux de croissance négatif en 2020, bien que ce nombre ne soit que de 11 pendant la crise financière et économique mondiale de 2009. En 2020, la Libye a connu la plus forte contraction économique (-59,7 %), non seulement dans l'OCI mais aussi dans le monde, tandis qu'à l'autre bout du spectre, la Guyane, avec un taux de croissance de 43,4 %, était l'économie à la croissance la plus rapide du monde, attribuée au début de la production pétrolière après la découverte d'importantes réserves de pétrole offshore.

#### *Structure du PIB : Valeur ajoutée par secteur*

Les dernières données disponibles pour 2019 montrent que *les activités agricoles*, qui ne constituent que 1,2% de la valeur ajoutée totale dans les pays développés, ont une part élevée de 10,0% de la valeur ajoutée totale dans les pays de l'OCI, ce qui est encore plus élevé que dans les pays en développement non membres de l'OCI (8,2%). La part de *l'industrie non manufacturière*, qui est beaucoup plus élevée dans les pays de l'OCI par rapport au reste du monde, a diminué lentement au cours de la dernière décennie partout dans le monde. Pour les pays de l'OCI, elle a été mesurée à 27,8 % en 2010 et à 23,2 % en 2019, reflétant une baisse de 4,6 points de pourcentage. *Le secteur manufacturier*, qui a un plus grand potentiel pour promouvoir la productivité et la compétitivité, a une part de 14,6% dans la valeur ajoutée totale des pays de l'OCI, ce qui est comparable à celui des pays développés (13,9%) mais nettement inférieur à celui des pays en développement non membres de l'OCI (22,1%). *Le secteur des services* continue de jouer un rôle clé dans la majorité des économies de l'OCI, représentant en moyenne 52,3% de la valeur ajoutée totale.



### Structure du PIB : Dépenses

En 2019, les dépenses de consommation finale (par les ménages et le gouvernement) ont continué à avoir la part la plus élevée dans le PIB au fil des ans dans les pays de l'OCI ainsi que dans le reste du monde. *La consommation des ménages* a représenté 55,9% du PIB dans les pays de l'OCI, ce qui est supérieur à celui des pays en développement non membres de l'OCI (50,3%) mais inférieur à celui des pays développés (60,0%). La part des *dépenses générales de consommation finale du gouvernement* dans le PIB était faible dans les pays de l'OCI (13,7%) par rapport aux pays développés et en développement. La part de *la formation brute de capital* a atteint en moyenne 28,1% pour les pays de l'OCI, ce qui est inférieur à la moyenne des pays en développement non membres de l'OCI mais supérieur à la moyenne des pays développés. Le commerce international - des biens et des services - représente une part plus importante du PIB dans les pays de l'OCI que dans les pays développés et en développement. Pour les pays de l'OCI, la part des exportations et des importations dans le PIB était en moyenne de 32,2% et 30,0%, respectivement.

### Marché du travail

Compte tenu des pertes d'heures de travail, on estime que la pandémie a entraîné une perte de 53,6 millions d'emplois ETP dans les pays de l'OCI en 2020, soit un cinquième de la perte mondiale. Les pertes d'emploi, dues à la hausse du chômage ou au passage à l'inactivité, ont fait chuter le ratio emploi/population (EPR) à un niveau historiquement bas de 54,9 % à l'échelle mondiale en 2020, reflétant un écart plus important entre la croissance de l'emploi et la croissance démographique. Dans les pays de l'OCI, l'EPR a chuté de 2,3 points de pourcentage pour atteindre 50,9 % en 2020 (le niveau le plus bas jamais observé compte tenu des données disponibles remontant au début des années 90) et est resté inférieur à celui du reste du monde. Le nombre de chômeurs dans les pays de l'OCI a augmenté de plus de 4 millions pour atteindre 49,3 millions en 2020. Par conséquent, le taux de chômage a rebondi à 7,1 % lors de cette année, soit une hausse de 0,7 point de pourcentage par rapport aux 6,4 % de 2019. Bien que le taux de chômage ait augmenté dans une plus large mesure dans les pays développés et les pays en développement non membres de l'OCI, il est resté plus élevé dans les pays de l'OCI.

### Inflation

Avec la chute des taux de croissance économique due à la crise de la pandémie, l'inflation des prix à la consommation a diminué dans la plupart des pays du monde en 2020. Néanmoins, contrairement au taux d'inflation mondial, qui a diminué de 0,3 point de pourcentage pour atteindre 3,2 %, l'inflation dans les pays de l'OCI a fortement augmenté pour atteindre 9,1 % en 2020, contre 7,5 % en 2019. Considérant que le taux d'inflation a baissé à 0,7% dans les pays développés et à 4,5% dans les pays en développement non membres de l'OCI, les pays de l'OCI, en moyenne, ont continué à avoir un taux d'inflation plus élevé en 2020. Cette tendance devrait se poursuivre en 2021 également, étant donné que l'inflation devrait encore augmenter pour atteindre 9,9 % dans les pays de l'OCI, mais seulement 3,5 % dans le monde.

### Solde budgétaire

Les mesures budgétaires mises en œuvre pour contenir les effets de la pandémie, combinées à la réduction des recettes publiques due à la récession économique, ont entraîné des déficits publics historiquement élevés dans le monde entier. Les déficits se sont également creusés dans les pays de l'OCI, atteignant en moyenne 7,6 % du PIB en 2020, contre 3,6 % l'année précédente. Cette expansion

des déficits résulte de l'augmentation des dépenses de 26,1 % à 27,7 % du PIB et de la diminution simultanée des recettes de 22,5 % à 20,1 % du PIB. Les projections actuelles pour l'année 2021 indiquent une baisse des dépenses à 26,1 % du PIB et une augmentation des recettes à 20,8 % du PIB, entraînant une réduction des déficits à 5,3 % du PIB, toujours au-dessus des niveaux pré-pandémiques.

### *Commerce des marchandises*

La valeur annuelle du commerce mondial de marchandises, après avoir baissé de 2,7 % en 2019, a encore diminué de 7,3 % en 2020 dans le contexte de la pandémie. Les exportations et les importations des pays de l'OCI ont suivi une évolution parallèle, même si les baisses ont été nettement plus marquées, en particulier pour les exportations. Déjà en baisse de 5,4% en 2019, les exportations de marchandises des pays de l'OCI ont encore chuté de 17,0% en 2020. Les importations de marchandises, de leur côté, ont diminué de 8,3 % en 2020, après une baisse de 2,8 % l'année précédente. Par conséquent, les exportations, qui ont baissé à 1,49 trillion de dollars en 2020, ont représenté une part plus faible des exportations mondiales ; 8,6% en 2020 contre 9,6% en 2019. Les importations, qui ont diminué à 1,58 trillion de dollars, ont également eu une part un peu plus faible dans les importations mondiales, passant de 9,1% en 2019 à 9,0% en 2020.

### *Commerce des services*

L'impact de la pandémie sur le commerce international a été plus critique dans les services que dans les biens. La valeur du commerce mondial des services a diminué d'un cinquième en 2020 par rapport à l'année précédente. Les pays de l'OCI ont connu une chute encore plus importante dans le commerce des services. Leurs exportations de services ont diminué de 37,6 % et se sont élevées à 279 milliards de dollars, de sorte que leur part dans les exportations mondiales de services est tombée à 5,6 % en 2020, contre 7,2 % un an plus tôt. De même, leurs importations de services ont enregistré une baisse de 28,4 % et se sont élevées à 432 milliards de dollars, leur part dans les importations mondiales de services ayant diminué à 9,2 % en 2020, contre une part constante de 10,1 % au cours des quatre années précédentes.

### *Balance commerciale*

Les pays de l'OCI, dans l'ensemble, sont devenus des importateurs nets de marchandises en 2020, avec un déficit commercial s'élevant à 90 milliards de dollars, contre un excédent de 70 milliards de dollars l'année précédente. En 2020, seuls 19 pays membres ont déclaré un excédent. Dans le domaine du commerce des services, les pays de l'OCI sont restés des importateurs nets de services. Les déficits globaux des pays de l'OCI dans le commerce des services se sont élevés à 152 milliards de dollars en 2020, soit presque le même montant que l'année précédente (155 milliards de dollars). Seuls huit pays membres ont déclaré un solde positif en 2020, contre 13 pays en 2019.

### *Commerce des marchandises au niveau intra-OCI*

La forte baisse des exportations totales de marchandises des pays de l'OCI (17,0 %) dans les conditions de la pandémie au cours de l'année 2020 était - en petite partie - due à une baisse du commerce entre les pays de l'OCI. Alors que leurs exportations vers les pays non membres de l'OCI ont diminué de 18,5 %, les exportations intra-OCI ont diminué dans une moindre mesure, de 9,5 %, pour atteindre 290 milliards de dollars en 2020. De même, l'année précédente, les exportations intra-OCI ont légèrement augmenté de 0,4% malgré la chute de leurs exportations totales de 5,4%. Ces évolutions se sont traduites par une augmentation de la part du commerce intra-OCI dans le commerce total des pays





de l'OCI au cours des deux dernières années, passant de 18,1% en 2018 à 18,7% en 2019 et 19,5% en 2020, soit le taux le plus élevé atteint au cours de la dernière décennie.

### *Balance des comptes courants*

Les pays de l'OCI, en termes agrégés, ont enregistré des déficits des comptes courants chaque année depuis 2015, à l'exception de 2018, où ils ont enregistré un excédent de 33 milliards de dollars. En 2020, les déficits ont augmenté pour atteindre 186 milliards de dollars, soit 5,7 fois les déficits de l'année précédente (32 milliards de dollars). Ainsi, les déficits de 2020 représentaient 2,7 % du PIB, contre 0,4 % en 2019. Étant donné que les déficits du commerce des services ont en fait diminué de 3 milliards de dollars des États-Unis en 2020, la détérioration de la balance du commerce des marchandises (d'un excédent de 70 milliards de dollars des États-Unis en 2019 à un déficit de 90 milliards de dollars des États-Unis en 2020) a contribué de manière significative au creusement des déficits des comptes courants. Pour l'avenir, les projections indiquent une réduction des déficits à 48 milliards de dollars, soit 0,7 % du PIB, en 2021.

### *Les flux et stocks d'IDE*

La chute spectaculaire d'un tiers (34,7 %) des entrées mondiales d'IDE en 2020 en raison de la crise pandémique résulte en grande partie d'une baisse de 58,3 % des flux à destination des pays développés, contre une baisse de 12,1 % dans les pays en développement. Les flux à destination des pays de l'OCI ont suivi une évolution similaire à celle des pays en développement et ont diminué de 12,5 % pour atteindre 100 milliards de dollars des États-Unis en 2020, contre 114 milliards de dollars en 2019. Ainsi, la part des pays de l'OCI dans les flux d'IDE mondiaux a atteint 10,0%, le taux le plus élevé de la dernière décennie. Les investissements dans des installations entièrement nouvelles ont connu un déclin plus marqué dans les pays en développement (45,1%) que dans les pays développés (16,4%). Dans les pays de l'OCI, la baisse a également été substantielle, tant en valeur qu'en nombre de projets annoncés Greenfield d'IDE. Le nombre de projets a diminué de 38,1 % pour atteindre 1 292 - le chiffre le plus bas depuis 2008 - tandis que la valeur des projets a baissé de 27,4 % pour atteindre 98 milliards de dollars, soit moins de 100 milliards de dollars pour la première fois, les données disponibles remontant à 2003. Le stock mondial d'IDE entrants a atteint 41,4 trillions de dollars des États-Unis en 2020, soit une hausse de 45,3 % par rapport au niveau de 2016. Au cours de la même période de 5 ans, les stocks d'IDE n'ont augmenté que de 15,6 % pour atteindre 2,2 trillions de dollars dans les pays de l'OCI. Ainsi, les pays de l'OCI ont accueilli une part plus faible des stocks mondiaux d'IDE entrants en 2020 (5,2%) qu'en 2016 (6,6%).

### *Dettes extérieures*

L'encours total de la dette extérieure des pays de l'OCI a augmenté de 69 milliards de dollars, soit 4,1 %, pour atteindre 1 770 milliards de dollars en 2019, contre 1 701 milliards de dollars en 2018. *La dette publique et celle garantie par l'Etat*, qui a augmenté de 60,5 milliards de dollars, soit 7,3%, pour atteindre 890,4 milliards de dollars, a contribué le plus à cette augmentation et a continué à être la composante la plus importante de l'encours total de la dette extérieure des pays de l'OCI (50,3%). Deuxième composante de l'encours total de la dette extérieure (31,8 %), *la dette privée non garantie* a diminué de 8,1 milliards de dollars, soit 1,4 %, pour atteindre 562,2 milliards de dollars. Dans l'ensemble, l'encours de la dette à long terme s'est élevé à 1 453 milliards de dollars en 2019, soit une hausse de 52,4 milliards de dollars ou 3,7 % par rapport à l'année précédente, et représentait 82,0 % de l'encours total de la dette extérieure. La dette à court terme a atteint 269,3 milliards de dollars en

2019, avec une augmentation de 12,0 milliards de dollars ou 4,7 % par rapport à l'année précédente, et a maintenu sa part à environ 15 %. La plus petite composante de l'encours total de la dette extérieure, les crédits du FMI ont augmenté de 10,5 %, soit 4,6 milliards de dollars, pour atteindre 48,5 milliards de dollars en 2019, constituant ainsi 2,7 % de l'encours total de la dette extérieure.

#### *Réerves internationales*

La crise du COVID-19 et les chocs financiers associés ont une fois de plus mis en évidence la nécessité de disposer de réserves internationales suffisantes pour aider à préserver la stabilité macroéconomique et financière face à de tels chocs. À cet égard, étant donné les différences de disponibilité des réserves entre les pays, le choc n'a pas été uniforme entre les pays et ils ne sont pas entrés dans la crise de la même manière. Les réserves internationales totales mondiales s'élevaient à 14,5 trillions de dollars en 2020, soit une augmentation de 1,2 trillion de dollars ou 9,1 % par rapport à l'année précédente. Près des deux tiers (64 %) de cette augmentation provenaient des pays développés, qui ont augmenté leurs réserves de 772 milliards de dollars, soit 13,6 %, pour atteindre 6,4 billions de dollars. Dans les pays de l'OCI, les données 2020 disponibles pour 35 pays membres indiquent une baisse des réserves de 3,2 %, soit 47 milliards de dollars, par rapport à 2019.

En raison de l'allocation générale par le FMI de droits de tirage spéciaux (DTS) équivalant à environ 650 milliards de dollars en août 2021, les pays membres de l'OCI, proportionnellement à leurs quotas au FMI, ont connu une augmentation d'environ 77 milliards de dollars de leurs réserves internationales totales. Au niveau des pays, cela s'est traduit par une augmentation de leurs réserves pour 2020 à un taux variant de 2 à 40%.

#### *ODA et envois de fonds*

En 2019, les flux nets d'APD reçus par le monde en développement ont atteint 168,4 milliards de dollars des États-Unis, avec une augmentation de 1,9 milliard de dollars des États-Unis, soit 1,1 %, par rapport à l'année précédente. Les flux à destination des pays de l'OCI ont augmenté de 1,2 % pour atteindre 64,7 milliards de dollars en 2019, contre 64,0 milliards de dollars en 2018, et ont continué de représenter plus de la moitié (57,1 %) du total des flux d'APD à destination des différents pays en développement (un tiers du total des flux d'APD n'est pas déclaré au niveau des pays).

Les flux de transferts de fonds sont restés résilients en 2020 dans le monde entier. Au niveau mondial, les flux d'envois de fonds officiellement enregistrés ont atteint 646 milliards de dollars en 2020, soit seulement 1,2 % de moins que le total de 2019 (654 milliards de dollars). Les flux vers les pays de l'OCI ont diminué de 1,7 % pour atteindre 160 milliards de dollars des États-Unis, tandis que les flux vers les pays en développement non membres de l'OCI se sont maintenus à environ 365 milliards de dollars, avec une légère baisse de 0,1 %.

## COMMERCE, TRANSPORT ET TOURISME AU CŒUR DE LA PANDEMIE DE COVID-19

### COVID-19 et Commerce international

La propagation rapide du COVID-19 et les mesures prises par les gouvernements pour le contenir ont eu de graves conséquences sur le commerce mondial. De nombreuses activités productives ont été suspendues, les chaînes de valeur mondiales ont été perturbées et la fermeture des frontières a été généralisée. Cela a entraîné une distorsion des réseaux d'approvisionnement mondiaux et une



réduction de la demande de biens et de services. Alors que les chaînes de valeur mondiales ont été le principal canal de transmission des effets de la pandémie de COVID-19 au commerce mondial des biens, les restrictions sur les mouvements transfrontaliers ont été le principal moteur de la contraction du commerce mondial des services.

Les pays de l'OCI ont été touchés de manière disproportionnée pendant la pandémie en termes de commerce international de biens et de services. Avec l'apparition de la pandémie de COVID-19, les exportations de biens ont fortement chuté de 35,6 % au deuxième trimestre 2020 et de 15,6 % au troisième trimestre 2020. Après avoir connu une baisse de huit trimestres consécutifs en 2019-2020, la valeur totale des exportations des pays de l'OCI n'a rebondi qu'au cours du premier trimestre de 2021. La forte croissance des exportations mondiales en mars 2021 (27,4%) et avril 2021 (54,9%) par rapport à leurs valeurs de l'année précédente reflète une reprise substantielle des flux de marchandises à travers les frontières. La croissance des exportations a été significativement élevée dans les pays de l'OCI également en mars (34,4%) et en avril (80,3%), dépassant même les taux de croissance observés dans les exportations mondiales au cours de ces deux mois.

Conformément à ces tendances, les exportations intra-OCI ont également connu une forte baisse de 25,7 % au deuxième trimestre de 2020 et le taux de croissance n'est devenu positif qu'au premier trimestre de 2021. Malgré les défis et les restrictions en cours, le volume total des exportations intra-OCI a dépassé 87 milliards de dollars des États-Unis au cours de cette période, ce qui représente la valeur la plus élevée des exportations trimestrielles entre les pays de l'OCI depuis 2015.

En ce qui concerne le commerce des services, la contraction totale des exportations mondiales de services a atteint 20 % en 2020. Cependant, l'impact de la pandémie sur les pays de l'OCI a été plus sévère, ce qui a entraîné une chute de 37,6 % des exportations de services. La contraction sévère des deux secteurs de services les plus critiques (voyages et transports) a entraîné une forte baisse des exportations de services des pays de l'OCI. Les services de voyage ont été particulièrement affectés et se sont contractés de 64,4% dans les pays de l'OCI en 2020 en raison des restrictions sur les mouvements transfrontaliers de personnes. Le secteur des transports, le plus grand secteur du commerce des services dans les pays de l'OCI, a connu une chute de plus de 33%.

De nombreux gouvernements ont adopté divers outils de politique commerciale pour répondre aux différents défis et pressions posés par la pandémie de COVID-19. Il s'agit de mesures tarifaires et non tarifaires, destinées à faciliter ou à restreindre les échanges. Sur les 89 mesures non tarifaires (MNT) mises en œuvre par les pays de l'OCI, 29 visaient à faciliter le commerce et 60 à restreindre le flux de certains biens critiques. Parmi ces mesures, 19 mesures de facilitation du commerce et 35 mesures restrictives sont encore actives. Outre les MNT, des mesures tarifaires ont également été prises par de nombreux pays, mais elles visaient principalement à faciliter le commerce. Il n'y a qu'une seule mesure tarifaire au sein de l'OCI qui est restrictive et toujours active. D'autre part, les pays de l'OCI ont introduit 24 mesures tarifaires pour faciliter le commerce, dont 20 sont toujours en vigueur.

### COVID-19 et le secteur des transports

L'industrie de l'aviation a connu une baisse significative de ses revenus, principalement en raison des interruptions des opérations internationales. En 2020, ils ont déclaré une perte d'environ 371 milliards de dollars de recettes brutes d'exploitation et la perte de recettes devrait rester autour de 300 milliards de dollars en 2021 par rapport à 2019. Le volume du trafic, mesuré en passagers-kilomètres

payants (PKP, tant internationaux que nationaux) a plongé de façon spectaculaire de 90 % en avril 2020 et la baisse cumulée en 2020 a été de 65,9 % par rapport à 2019.

Contrairement aux services de transport aérien de passagers, le transport aérien de fret a connu un fort rebond au second semestre de 2020, reflétant principalement la reprise du commerce international après la levée des restrictions initiales qui avaient été en vigueur pendant la majeure partie du second trimestre. Trois compagnies de fret aérien de la région de l'OCI ont été placées parmi les 10 premiers transporteurs mondiaux et elles ont renforcé leurs positions pendant la pandémie en prenant des mesures appropriées.

La pandémie de COVID-19 a eu divers impacts temporels et spatiaux sur les ports mondiaux. Les premiers impacts sur les activités économiques ont été graves, avec des conséquences sans précédent sur les chaînes d'approvisionnement mondiales. Au cours du second semestre de 2020, les volumes de commerce et de fret ont connu une reprise remarquable, avec un impact particulier de la croissance de la consommation de biens durables. On constate une tendance à la hausse du nombre de flottes, même au cours de la pandémie. Les pays de l'OCI semblent transformer la pandémie en une opportunité, puisque leur part dans la flotte mondiale a légèrement augmenté, passant de 7,9 % en 2019 à 8,1 % en 2021.

Compte tenu de la fermeture non coordonnée des frontières et des incertitudes qui en découlent, il est recommandé aux pays de l'OCI d'intensifier la coordination afin d'accroître la prévisibilité et le déploiement efficace des mesures frontalières dans les situations d'urgence. Il est également recommandé de mettre en place des mécanismes stratégiques régionaux et internationaux pour réguler les systèmes de transport afin de garantir la résilience des chaînes d'approvisionnement, des transports et du commerce et d'éviter les effets perturbateurs des futures pandémies ou autres chocs similaires.

### **COVID-19 et le secteur du tourisme**

La pandémie de COVID-19 a entraîné une perturbation importante des activités touristiques internationales dans le monde entier. L'OMT a défini la pandémie comme étant la pire crise du tourisme depuis la Seconde Guerre mondiale. Étant donné les liens entre le tourisme et divers secteurs, les effets négatifs de la crise ont dépassé les projections initiales et ont été associés à des pertes significatives du nombre de nouveaux emplois créés et de la contribution de l'industrie touristique à la croissance économique.

Les impacts de la pandémie sont également devenus dévastateurs sur le secteur du tourisme des pays de l'OCI. On estime qu'en raison de la pandémie, les pays de l'OCI ont accueilli 207,4 millions de touristes internationaux en moins en 2020, ce qui a entraîné une perte potentielle de 155,5 milliards de dollars en termes de recettes touristiques (recettes en devises). Cette perturbation a entraîné un effondrement potentiel de 292,6 milliards de dollars du PIB en 2020 et 8,6 millions de pertes d'emplois dans les pays de l'OCI. La pandémie a également frappé de plein fouet les activités touristiques intra-OCI, puisque l'on estime que 56,6 milliards de dollars ont été perdus en raison d'une baisse de 89 millions des arrivées de touristes intra-OCI en 2020.



Afin d'atténuer ces effets négatifs, les pays de l'OCI ont mis en œuvre un large éventail de politiques et de mesures depuis l'apparition de la pandémie, allant de la mise en place de mécanismes internes de gestion de crise à l'offre de mesures de relance monétaire et fiscale. En particulier, le début du déploiement de la vaccination en 2021 dans de nombreux pays de l'OCI a encore renforcé les espoirs de redémarrage et de reprise dans le secteur du tourisme. Pourtant, les projections révèlent que la reprise devrait prendre quelques années, et des politiques telles que l'investissement dans le déploiement de la vaccination, le développement de nouveaux produits touristiques et le renforcement de la coopération intra-OCI sont susceptibles d'accélérer le rythme de la reprise.

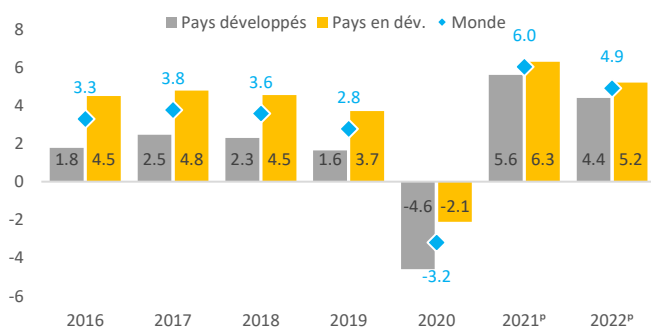
# CHAPITRE 1 : Développements Récents dans l'Economie Mondiale: Tendances et Perspectives



## Croissance économique *Contraction en 2020 mais forte reprise attendue en 2021*

La pandémie de COVID-19 est loin d'être terminée et de nombreuses incertitudes subsistent quant à sa durée et à sa gravité malgré les mesures prises pour contrôler la propagation du virus, telles que les restrictions des voyages nationaux et internationaux, les couvre-feux et les interdictions de mobilité de masse, les fermetures d'écoles et d'entreprises et les campagnes de maintien à domicile. Ces mesures d'endiguement ont inévitablement entraîné un ralentissement sans précédent des activités économiques dans le monde entier. Après un affaiblissement de la croissance économique mondiale (2,8 % en 2019 après un pic de 3,8 % en 2017) dû à des problèmes antérieurs à la pandémie, on estime désormais que le PIB réel mondial s'est contracté de 3,2 % en 2020 (FMI, 2021a). Les économies développées, qui ont historiquement enregistré

Graphique 1.1: Croissance du PIB réel (%)



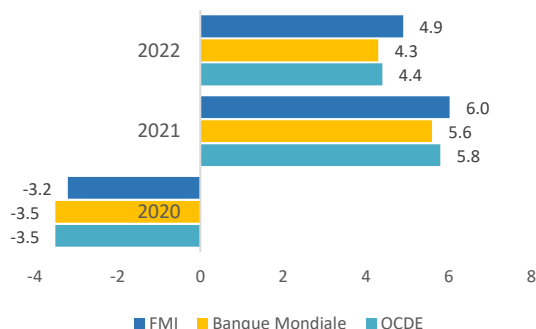
Source: FMI, base de données des perspectives de l'économie mondiale, avril 2021 ; FMI, mise à jour des perspectives de l'économie mondiale, juillet 2021.  
Note: P= Projection

des taux de croissance plus faibles que les économies en développement, se sont contractées davantage que ces dernières, respectivement de -4.6% et -2.1% (Graphique 1.1). Cet effondrement sévère a eu des effets néfastes importants sur les parties les plus vulnérables de la population mondiale, comme les femmes, les

jeunes, les pauvres, les employés informels et non qualifiés, et ceux qui travaillent dans des secteurs où les gens sont proches et plus exposés au virus.

La contraction pour 2020 est toutefois moins importante que les projections pessimistes faites plus tôt dans l'année, ce qui indique que les taux de croissance se sont améliorés pour de nombreuses régions au cours du second semestre grâce à un assouplissement des fermetures et à des réponses politiques fortes, ainsi qu'à une plus grande adaptation aux nouvelles méthodes de travail. Le Fonds monétaire international (FMI) estime que la contraction aurait pu être trois fois plus importante sans un soutien politique extraordinaire (FMI, 2021b). Selon le FMI, après la contraction de 2020, l'économie mondiale devrait croître de 6 % en

Graphique 1.2: Projections de croissance du PIB réel mondial (%)

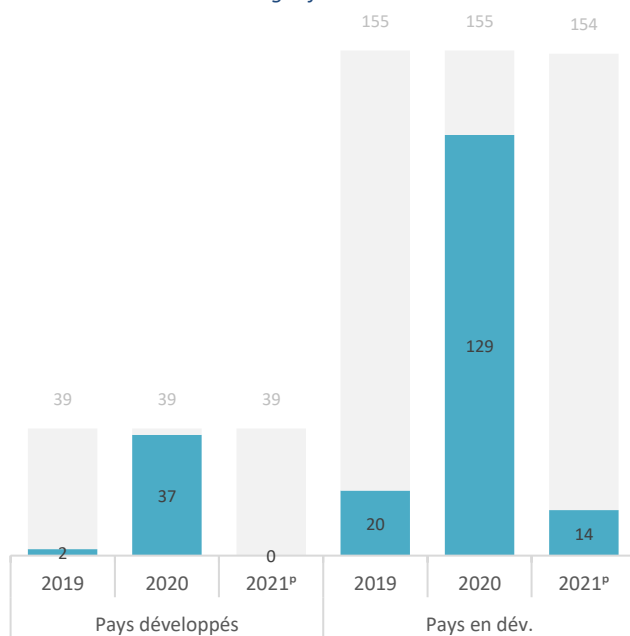


Source: FMI, Mise à jour des perspectives de l'économie mondiale, juillet 2021 ; Banque mondiale, Perspectives économiques mondiales, juin 2021 ; OCDE, Perspectives économiques de l'OCDE, mai 2021.

2021, avant de se modérer à 4,9 % en 2022. La Banque mondiale (2021a), décrivant la croissance mondiale prévue en 2021 comme "son rythme post-récession le plus fort depuis 80 ans", et l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE, 2021a) ont également présenté des prévisions similaires. (Graphique 1.2). Les aides budgétaires supplémentaires, l'accélération et l'élargissement prévus de la couverture vaccinale et l'adaptation continue de tous les secteurs de l'économie à la pandémie devraient contribuer au processus de reprise. En outre, la solidité des systèmes de santé nationaux est un autre facteur qui affecte la résilience des économies du monde entier pendant la pandémie et un déterminant pour la période de reprise (FMI, 2020a ; SESRIC, 2020a).

Il convient toutefois de noter que les taux de croissance élevés prévus pour 2021 sont, en grande partie, le résultat d'un effet de base et ne signalent pas nécessairement une reprise durable de l'activité économique. Les graves contractions de la production enregistrées par les pays du monde entier en 2020 ont entraîné une faible base de comparaison et un report statistique important, amplifiant les taux de croissance en glissement annuel en 2021 (ONU, 2021). Pour la même raison, les taux de croissance relativement plus faibles prévus pour 2022 pourraient être partiellement attribués à la dissipation de l'effet de base.

Graphique 1.3: Nombre de pays ayant un taux de croissance négatif du PIB



Source: FMI, base de données des Perspectives de l'économie mondiale, avril 2021  
 Note: P= Projection

Selon le FMI, en 2019, avant le déclenchement de la pandémie, seules 22 économies dans le monde ont enregistré un taux de croissance négatif du PIB. Avec l'effondrement de l'économie mondiale dû à la pandémie en 2020, 37 des 39 pays développés et 129 des 155 pays en développement ont connu un taux de croissance économique négatif lors de cette année. Compte tenu du processus de reprise économique en cours qui a débuté fin 2020, les projections pour 2021 indiquent que tous les pays

développés enregistreront des taux de croissance positifs et que seuls 14 pays en développement subiront une contraction de leur PIB (Graphique 1.3).



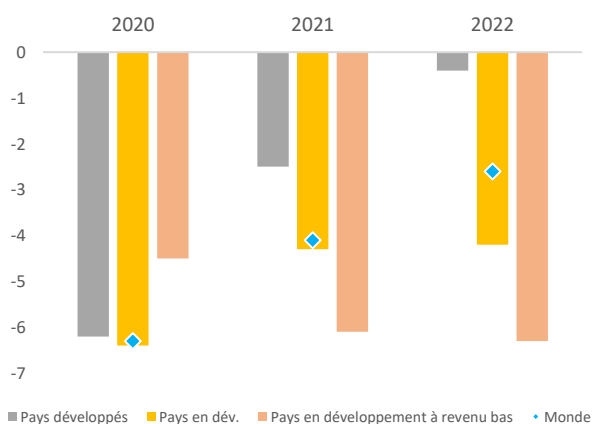


■ **Préoccupations concernant une reprise inégale et des divergences**

Les divergences dans la vitesse de la reprise entre les pays de toutes les régions et entre les Bien que les trois organisations internationales susmentionnées - le FMI, la Banque mondiale et l'OCDE - s'attendent à une forte reprise après 2020, elles partagent et soulignent une préoccupation commune, à savoir que le processus de reprise sera probablement inégal, certains pays connaissant une croissance beaucoup plus rapide que d'autres. Certaines économies auront peut-être besoin de plusieurs années pour atteindre la valeur de leur PIB pré-pandémique, car la pandémie a non seulement réduit la demande et l'offre intérieures, mais elle a également frappé durement les chaînes de valeur mondiales (CVM), le commerce international et les flux de capitaux ainsi que les activités touristiques (Banque mondiale, 2020). En conséquence, si la reprise devrait permettre à la plupart des pays de retrouver, d'ici à la fin de 2022, les niveaux de PIB d'avant la pandémie, l'économie mondiale reste en deçà de sa trajectoire de croissance et, dans de nombreux pays, le niveau de vie ne retrouvera pas, d'ici à la fin de 2022, le niveau attendu avant la pandémie (OCDE, 2021a).

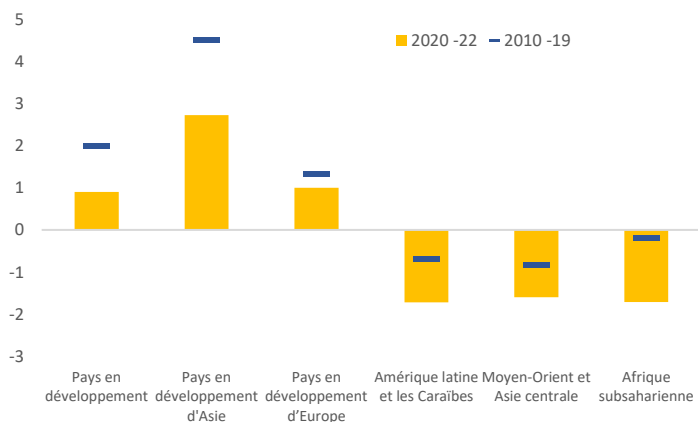
groupes de revenus sont principalement liées à de grandes différences dans le rythme de la vaccination, l'étendue du soutien de la politique économique et les facteurs structurels tels que la dépendance au tourisme. En outre, l'émergence de souches plus infectieuses du virus, comme la variante Delta, menace les perspectives de guérison dans le monde entier. À cet égard, les pertes de production devraient être particulièrement importantes pour les pays qui dépendent du tourisme et des exportations de produits de base et pour ceux dont la marge de manœuvre est limitée. Selon le FMI (2021b), les trajectoires de reprise divergentes sont susceptibles de créer des écarts de niveau de vie nettement plus importants entre les pays en développement et les autres, par rapport aux attentes antérieures à la pandémie. En effet, le *Graphique 1.4* ressort que les pertes cumulées de revenu par habitant au cours de la période 2020-22, par rapport aux projections antérieures à la pandémie, sont plus prononcées dans les pays en développement, notamment dans les pays à faible revenu, tandis que dans les pays développés, les pertes devraient être relativement moins importantes.

*Graphique 1.4: Révisions de la croissance cumulée du PIB par habitant à partir de 2019\* (points de pourcentage)*



Source: FMI, Perspectives de l'économie mondiale, avril 2021  
 Note: \* Entre les prévisions du PEM de janvier 2020 et d'avril 2021.

Graphique 1.5: Croissance du revenu par habitant par rapport aux pays développés (points de pourcentage)\*



Source: Estimations du personnel du SESRIC basées sur le FMI, base de données des perspectives économiques mondiales, avril 2021.

Note: \* Différence moyenne annuelle du taux de croissance du PIB par habitant à prix constants entre les groupes de pays en développement et les pays développés.

De même, dans de nombreux pays en développement, la pandémie de COVID-19 a détérioré les progrès réalisés pour rattraper le revenu par habitant des pays développés. Selon les estimations, la différence de croissance du revenu par habitant entre les pays en développement et les pays développés devrait diminuer de moitié au cours de la période 2020-22 par rapport à la

décennie précédente (*Graphique 1.5*), ce qui indique que le rapprochement du revenu par habitant par rapport aux économies développées ralentirait compte tenu des taux de croissance projetés. Les différences régionales sont également énormes. Les pays en développement d'Europe et surtout d'Asie devraient être confrontés à un ralentissement du processus de rattrapage, tandis que d'autres régions en développement, principalement l'Afrique subsaharienne, qui s'étaient déjà écartées des pays développés, devraient élargir l'écart.

---

▪ **Les économies développées se sont contractées de manière significative, mais de fortes reprises sont attendues**

---

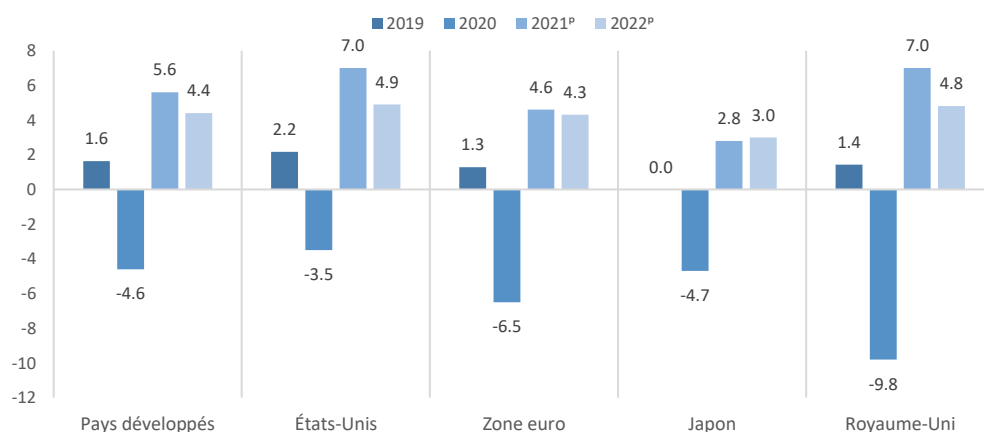
En croissance de 1,6 % en 2019, le PIB réel des pays développés s'est contracté de 4,6 % en 2020, principalement en raison de la pandémie et des perturbations associées dans l'économie mondiale. Toutefois, compte tenu des prévisions de reprise économique mondiale, du soutien budgétaire supplémentaire des États-Unis, de la libération d'une importante demande refoulée et de l'augmentation progressive des activités économiques à mesure que la population se fait vacciner, la croissance devrait être de 5,6 % en 2021 et de 4,4 % en 2022 (*Graphique 1.6*). Les projections du FMI indiquent que, parmi les économies avancées, les États-Unis devraient dépasser leur niveau de PIB pré-COVID en 2021, tandis que de nombreuses autres économies du groupe ne retrouveront leur niveau pré-COVID qu'en 2022.

L'économie des États-Unis a laissé derrière elle les pressions électorales, qui constituaient un facteur d'incertitude important pour les perspectives de croissance. Cependant, avec l'apparition de la pandémie, le taux de croissance de la production américaine est passé de 2,2 % en 2019 à -3,5 % en 2020. Se remettant plus rapidement que ses pairs du choc de la pandémie et bénéficiant d'un soutien budgétaire substantiel, l'économie américaine devrait connaître une croissance de 7,0 % en 2021, supérieure à celle de la plupart des autres grandes économies développées, et de 4,9 % en 2022 (*Graphique 1.6*). Les États-Unis ont annoncé un soutien fiscal



important pour 2021, qui s'ajoute à une réponse fiscale sans précédent l'année dernière. Portant les allègements fiscaux cumulés depuis le début de la pandémie à plus d'un quart du PIB, le nouveau paquet fiscal de l'administration de Biden, d'un montant de 1 900 milliards de dollars, devrait fortement stimuler la croissance en 2021-22 et avoir des retombées positives importantes sur les principaux partenaires commerciaux des États-Unis (FMI, 2021b ; Banque mondiale, 2021a).

Graphique 1.6: Croissance du PIB réel dans les pays développés (%)



Source: FMI, Perspectives économiques mondiales mises à jour, juillet 2021.  
Note: P= Projection

Dans la zone euro, l'économie s'est contractée de 6,5 % en 2020, après un taux de croissance modéré de 1,3 % l'année précédente. Bien qu'une vaccination lente et incohérente et des restrictions de mobilité strictes en raison de variantes de coronavirus plus transmissibles aient limité le rythme de la reprise au premier semestre 2021, la zone euro devrait connaître une forte reprise au second semestre, parallèlement à l'accélération attendue des vaccinations et à l'assouplissement des restrictions en cas de pandémie (Banque mondiale, 2021a). Dans l'ensemble, les projections du FMI montrent que la croissance économique dans la zone euro atteindra 4,6 % en 2021 et se tassera légèrement pour atteindre 4,3 % en 2022 (Graphique 1.6), ce qui indique que l'activité devrait rester inférieure aux niveaux de la fin de 2019 en 2022. Une reprise plus forte que prévu de l'activité et du commerce mondiaux et le décaissement des subventions et des prêts de l'UE de nouvelle génération contribueront à la reprise, mais les différences entre les pays restent substantielles.

La croissance économique du Japon a ralenti en 2019 (0,0 %) après avoir atteint un sommet de 1,7 % en 2017, car le ralentissement de la croissance économique sur les marchés européens et américains a limité les perspectives de croissance de l'économie japonaise axée sur les exportations. La contraction de l'économie mondiale en 2020 en raison de la pandémie a également affecté de manière significative la croissance de l'économie japonaise, qui a été estimée à -4,7 % pour cette même année (Graphique 1.6). Comme d'autres grandes économies, le Japon a également annoncé un important soutien budgétaire pour 2021, et l'économie japonaise devrait retrouver ses niveaux d'activité pour la fin de l'année 2019 au second semestre de cette année, car la forte réduction du nombre de plaintes liées à la pandémie de COVID-19

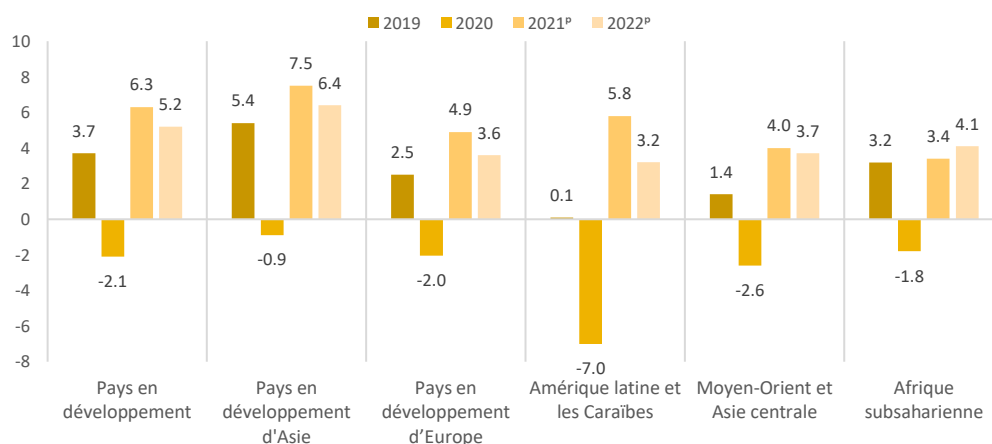
permet de dénouer les mesures de verrouillage et le soutien budgétaire renforce l'activité interne du pays. Si l'on ajoute les contributions de la demande mondiale croissante, le taux de croissance devrait atteindre 2,8 % en 2021 et 3,0 % en 2022.

Le Royaume-Uni a été l'un des pays développés les plus touchés par la pandémie, avec une chute du PIB de près de 10 % en 2020 après une croissance de 1,4 % en 2019 (*Graphique 1.6*). Alors que la croissance économique au début de l'année 2021 était négative en raison du verrouillage en cours sous les pressions renouvelées des nouvelles variantes plus transmissibles de COVID, les prévisions pour l'économie britannique indiquent un taux de croissance positif de 7,0 % pour 2021 et de 4,8 % pour 2022. Cette forte reprise est attribuée au programme de vaccination relativement rapide, à l'assouplissement des restrictions, au rebond de la consommation et à une plus grande certitude quant à l'avenir des relations commerciales entre l'UE et le Royaume-Uni grâce au nouvel accord de commerce et de coopération (Commission européenne, 2021). Néanmoins, avec les taux de croissance prévus, l'activité économique devrait à peine atteindre son niveau pré-pandémique d'ici 2022.

### ■ Perspectives de croissance divergentes pour les pays en développement

Pendant des décennies, les pays en développement ont connu, en moyenne, des taux de croissance économique plus rapides que les pays développés. Néanmoins, leur taux de croissance moyen était également en baisse après 2017, décélérant jusqu'à 3,7 % en 2019. En outre, on estime que le PIB réel des économies en développement s'est contracté de 2,1 % en 2020 en raison d'un ralentissement des activités économiques dû aux fermetures et autres mesures de confinement mises en œuvre contre la pandémie. Comme les effets de la pandémie s'atténuent progressivement et comme les pays bénéficient de la hausse des prix des produits de base et de l'amélioration de la demande extérieure, la croissance devrait atteindre 6,3 % en 2021 – le taux le plus élevé depuis 2011– et se modérer légèrement pour atteindre 5,2 % en 2022 (*Graphique 1.7*). Si cela signifie que le PIB pré-pandémique sera atteint en 2021, une grande partie de ce rebond devrait néanmoins provenir de quelques grandes économies, car la reprise dans de

*Graphique 1.7: Croissance du PIB réel dans les pays développés (%)*



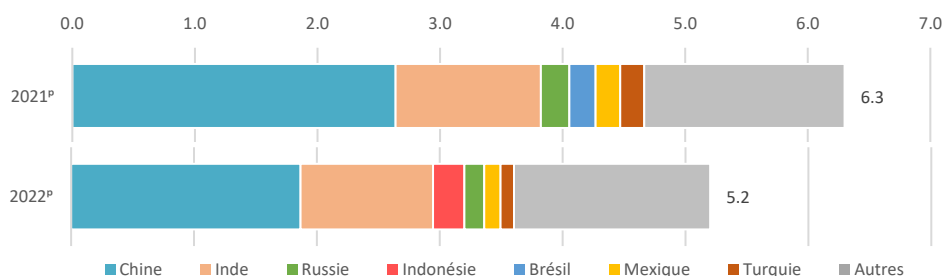
Source: FMI, Perspectives économiques mondiales mises à jour, juillet 2021.

Note: P= Projection



nombreux autres pays devrait être limitée en raison de l'augmentation du nombre de cas de COVID-19, des obstacles à l'achat et au déploiement des vaccins et du manque de soutien fiscal. La Chine et l'Inde devraient contribuer à plus de la moitié de la croissance des pays en développement, tant en 2021 qu'en 2022. Avec la Russie, le Brésil, le Mexique et la Turquie, ces six pays représenteront environ les trois quarts de la croissance en 2021. Cette liste de pays reste la même en 2022, sauf que l'Indonésie devrait remplacer le Brésil et devenir le troisième plus grand contributeur à la croissance globale des pays en développement (*Graphique 1.8*).

*Graphique 1.8: Principaux contributeurs à la croissance économique des pays en développement (points de pourcentage)*



Source: FMI, base de données des perspectives de l'économie mondiale, avril 2021; FMI, mise à jour des perspectives de l'économie mondiale, juillet 2021.  
Note: P= Projection

L'activité économique a diminué dans toutes les régions en développement en 2020, mais les taux de contraction diffèrent considérablement. La région à la croissance la plus rapide avec un taux de croissance de 5,4 % en 2019, l'Asie en développement a été la région la moins touchée, où le PIB ne s'est contracté que de 0,9% (*Graphique 1.7*). Cette contraction en 2020 devrait être suivie d'une forte reprise avec un taux de croissance de 7,5 % en 2021 et de 6,4 % en 2022, tirée principalement par la Chine et l'Inde. Le moteur de croissance de la région, la Chine, a enregistré une croissance de 2,3 % en 2020 malgré la situation de pandémie, après une croissance de 6,0 % l'année précédente. Le rythme de la reprise, facilité par l'efficacité des mesures de confinement, les investissements publics et le soutien des liquidités, et renforcé par les signaux d'une demande étrangère plus forte, devrait conduire l'économie chinoise à une croissance de 8,1 % en 2021, puis à un ralentissement à 5,7 % en 2022 alors que le soutien de la politique macroéconomique diminue. En Inde, l'activité économique s'est contractée de 7,3 % en 2020 après un ralentissement de la croissance à 4,0 % en 2019. La reprise est entravée par " l'épidémie la plus importante de tous les pays depuis le début de la pandémie " (Banque mondiale, 2021a), qui compromet le rebond de l'activité et touche l'Inde de manière disproportionnée. Néanmoins, malgré cette énorme épidémie, le PIB devrait augmenter de 9,5 % en 2021 et de 8,5 % en 2022 selon les projections du FMI, grâce au soutien des pouvoirs publics et à une forte reprise dans les services et l'industrie manufacturière.

Après une croissance de 2,5 % en 2019, la production des pays en développement d'Europe s'est contractée de 2,0 % en 2020, la pandémie et le ralentissement consécutif dans l'UE - principal partenaire commercial de la région en raison de sa proximité géographique - ayant gravement affecté les capacités commerciales et de production de la région. L'économie de la région devrait

croître de 4,9 % en 2021, en partie grâce à une reprise dans la zone euro voisine, et se modérer à 3,6 % en 2022 (*Graphique 1.7*). Néanmoins, les perspectives restent difficiles en raison des perturbations persistantes dues à la pandémie, et les différences entre les pays quant au rythme de la reprise continuent d'être substantielles. La Turquie, l'une des plus grandes économies de la région, a été le seul pays de la région à enregistrer une croissance positive (1,8 %) en 2020 et sa croissance devrait encore augmenter de 5,8 % en 2021 grâce au dynamisme attendu du commerce international et à la reprise des activités touristiques. D'autre part, l'économie biélorussienne, qui s'est déjà contractée de 0,9 % en 2020, devrait encore se contracter de 0,4 % en 2021.

L'Amérique latine et les Caraïbes (ALC), qui n'ont pratiquement pas progressé en 2019, ont été la région en développement la plus contractée en 2020 (-7.0%) (*Graphique 1.7*). Les tensions politiques actuelles dans certains pays de la région, les mesures dysfonctionnelles et inefficaces pour lutter contre la pandémie, et les mesures inadéquates pour normaliser les économies de la région peuvent être énumérées parmi les principales raisons qui se cachent derrière ce tableau (FMI, 2020a). Après cette contraction qui a marqué une récession d'une profondeur historique, l'économie de la région devrait rebondir avec une croissance de 5,8 % en 2021, selon les projections du FMI. La reprise sera soutenue par des progrès modérés dans le déploiement des vaccins, l'assouplissement des restrictions à la mobilité et l'amélioration des conditions économiques extérieures, notamment la hausse des prix des principaux produits de base, la robustesse des envois de fonds et les retombées positives de la croissance dans les pays développés et des aides budgétaires aux États-Unis (Banque mondiale, 2021a). En 2022, la croissance devrait ralentir à 3,2 %, étant donné que le soutien de ces facteurs diminue. Ces projections indiquent que la production régionale pourrait à peine atteindre son niveau de 2019 en 2022. En outre, le tourisme restant faible en raison des restrictions imposées aux voyages internationaux, les économies tributaires du tourisme devraient mettre plus de temps que les économies exportatrices de produits de base pour atteindre les niveaux de production de 2019.

Avec une croissance de 1,4 % en 2019, l'économie régionale du Moyen-Orient et de l'Asie centrale s'est contractée de 2,6 % en 2020, étant donné que la baisse spectaculaire des prix du pétrole dans le contexte de la pandémie a détérioré les taux de croissance des pays exportateurs de pétrole. Les projections les plus récentes du FMI indiquent une reprise avec une croissance de 4,0 % en 2021, suivie d'une nouvelle expansion de 3,7 % en 2022 (*Graphique 1.7*). La reprise devrait être principalement tirée par les perspectives de croissance dans les pays exportateurs de pétrole, renforcées par la hausse des prix du pétrole, ce qui compensera en partie les effets négatifs du retard pris dans le déploiement des vaccins, notamment dans les pays fragiles et touchés par des conflits. L'économie saoudienne, la plus importante de la région, s'est contractée de 4,1 % en 2020 après un ralentissement à 0,3 % de la croissance en 2019. Parallèlement à l'augmentation de la demande d'énergie due à la reprise économique mondiale, l'Arabie saoudite devrait connaître une croissance de 2,4 % en 2021, puis de 4,8 % en 2022, ce qui permettra de retrouver le niveau de production pré-pandémique. Cependant, un tiers des pays de la région, dont certains ont connu une contraction à deux chiffres en 2020, ne devraient pas atteindre les niveaux d'activité économique de 2019 d'ici la fin 2022.



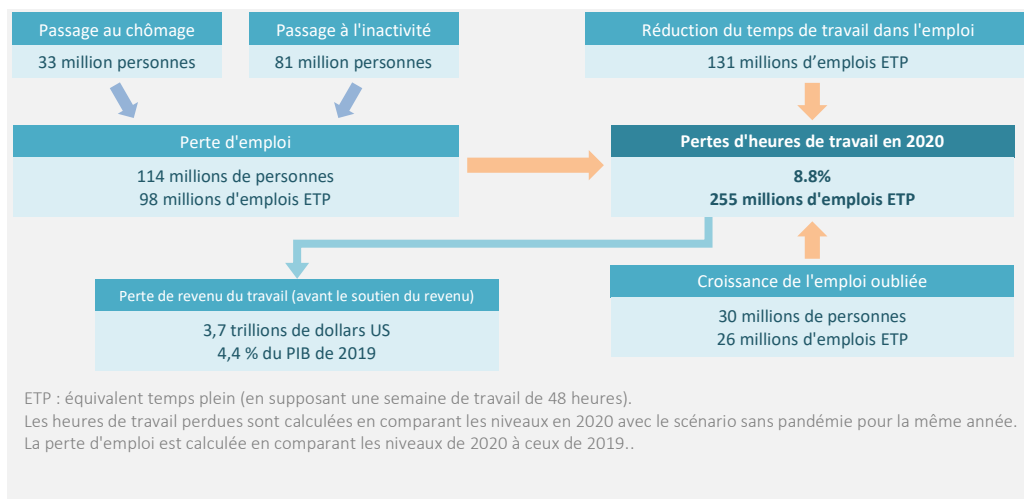
La production en Afrique subsaharienne a augmenté de 3,2 % en 2019, mais s'est effondrée de 1,8 % en 2020 en raison de la pandémie (*Graphique 1.7*). Compte tenu des données disponibles remontant au début des années 90, il s'agit de la première contraction économique de la région. L'économie régionale devrait se redresser avec une croissance de 3,4 % en 2021, puis de 4,1 % l'année prochaine, grâce aux retombées du renforcement de l'activité économique mondiale, notamment la hausse de la demande extérieure et des prix des produits de base. À cet égard, les exportateurs de produits agricoles et industriels devraient se redresser beaucoup plus tôt que les pays dépendant du tourisme, car les arrivées internationales devraient rester faibles jusqu'à ce que les vaccinations à grande échelle permettent la réouverture des frontières aux voyages internationaux. Dans la région, qui compte de nombreux pays les moins avancés, la pauvreté et les inégalités sont les domaines les plus durement touchés par la pandémie et ses effets négatifs persistants. On estime que des dizaines de millions de personnes supplémentaires dans la région sont tombées dans l'extrême pauvreté (Banque mondiale, 2021a).

## Chômage

### La pandémie a bouleversé les marchés du travail dans le monde entier.

La pandémie, ainsi que les fermetures de lieux de travail et autres mesures mises en œuvre pour enrayer la propagation du virus, ont entraîné un ralentissement remarquable de l'activité économique dans le monde entier et ont provoqué des ravages sur les marchés du travail. Les estimations récentes de l'Organisation internationale du travail (OIT, 2021a) soulignent que, par rapport au quatrième trimestre de 2019, 8,8 % du total des heures de travail ont été perdues en 2020 - l'équivalent des heures travaillées en un an par 255 millions de travailleurs à temps plein. Environ la moitié des pertes d'heures de travail étaient dues à des pertes d'emploi, tandis que l'autre moitié était due à la réduction des heures de travail de ceux qui restaient employés (*Graphique 1.9*).

Graphique 1.9: Estimations de la perte d'heures de travail, d'emplois et de revenus du travail en 2020



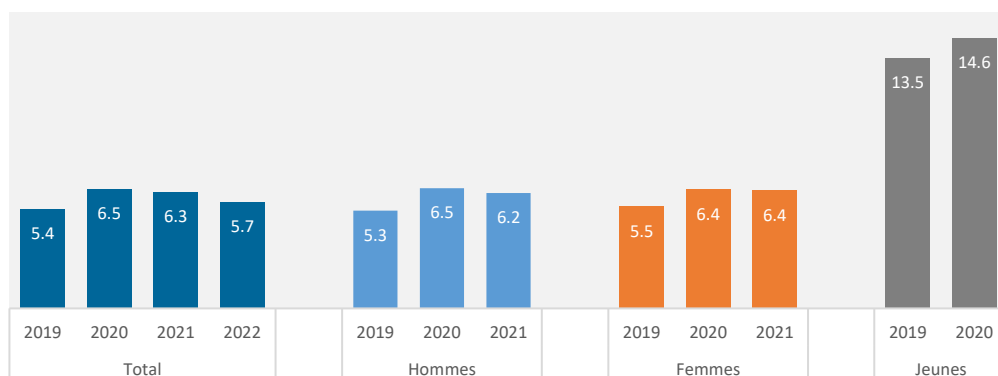
Source: OIT, Observatoire de l'OIT: COVID-19 et le monde du travail. Septième édition ; OIT, *Perspectives sociales et de l'emploi dans le monde: Tendances 2021*. Genève: Organisation internationale du travail.

Selon ces estimations, par rapport à 2019, l'emploi total a diminué de 114 millions en 2020, en raison de l'entrée au chômage de travailleurs (33 millions) ou de l'abandon de la vie active (81 millions). Si l'on ajoute la perte de 30 millions de nouveaux emplois potentiels qui auraient pu être créés s'il n'y avait pas eu de pandémie, ces pertes signifient que le déficit mondial d'emploi a augmenté de 144 millions de personnes en 2020, ce qui correspond à 124 millions d'emplois équivalents à temps plein (ETP). Le reste de cette perte d'heures de travail, correspondant à 131 millions d'emplois ETP, est dû à une réduction des heures de travail parmi les salariés, soit en raison d'une réduction des heures de travail, soit en raison d'heures de travail "nulles" dans le cadre de régimes de chômage technique (OIT, 2021b).

Les pertes totales d'heures de travail se sont traduites par une forte baisse des revenus du travail dans le monde entier. Les estimations de l'OIT indiquent que le revenu mondial du travail - avant la prise en compte des mesures de soutien du revenu (transferts et prestations des pouvoirs publics) - était en 2020 inférieur de 3 700 milliards de dollars (8,3 %) à ce qu'il aurait été le cas en l'absence de pandémie. Ce montant correspond à 4,4 % du PIB mondial de 2019.

Les estimations indiquent que les pertes d'emploi en 2020 se traduisent principalement par une hausse de l'inactivité plutôt que du chômage. Représentant environ 29 % des pertes d'emploi, le chômage devrait avoir augmenté de 33 millions en 2020, le taux de chômage augmentant de 1,1 point de pourcentage pour atteindre 6,5 %, soit le niveau le plus élevé depuis 1991, date à laquelle les données disponibles commencent. Les prévisions actuelles annoncent une reprise économique mondiale avec un rebond de la production mondiale, le taux de chômage mondial devrait également s'améliorer, en diminuant d'abord légèrement à 6,3 % en 2021, puis à 5,7 % en 2022 (*Graphique 1.10*). En général, l'amélioration du chômage d'ici 2022 ne suffira pas à combler les lacunes ouvertes par la pandémie, le taux de chômage restant supérieur au niveau de 2019 et le nombre de chômeurs dépassant de 18 millions son niveau de 2019.

*Graphique 1.10: Taux de chômage mondial (%)*



Source: ILOSTAT, Estimations modélisées de l'OIT ; OIT, Perspectives mondiales de l'emploi et des affaires sociales : *Tendances* 2021. Genève: Organisation internationale du travail.

La forte contraction de l'économie mondiale en 2020 a eu des effets négatifs disproportionnés sur l'emploi et les revenus de certains groupes tels que les jeunes, les femmes, les travailleurs ayant un niveau d'éducation relativement faible, les travailleurs migrants saisonniers et les travailleurs informels. Constituant de larges segments de la population, notamment dans les pays



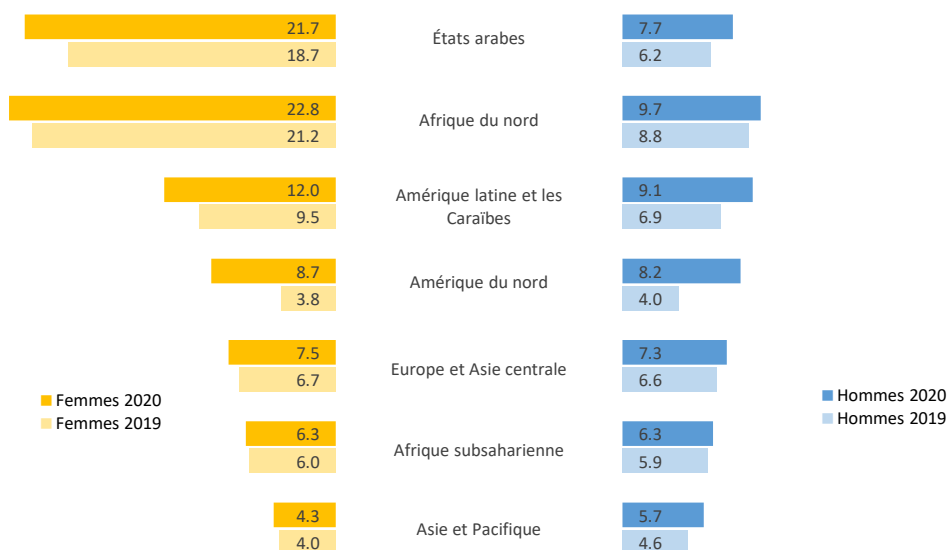


en développement, ces groupes ont été plus vulnérables aux aspects économiques négatifs de la pandémie et des mesures d'endiguement et, par conséquent, ont généralement été les plus touchés.

Les jeunes de 15 à 24 ans constituent un segment particulièrement vulnérable de la population mondiale, avec un taux de chômage environ trois fois plus élevé que celui des adultes. La faiblesse des possibilités d'emploi pour les jeunes, qui constituait déjà un défi mondial, s'est encore aggravée en raison de l'effondrement économique induit par la pandémie. Dans le cadre de la situation pandémique en 2020, le taux de chômage des jeunes a augmenté de 1,1 point de pourcentage pour atteindre le niveau record de 14,6 % en 2020 (*Graphique 1.10*). Ainsi, le chômage des jeunes, estimé à 67 millions en 2020, représentait 30% du total des chômeurs.

Le taux de chômage des hommes devrait avoir augmenté de 1,2 point de pourcentage pour atteindre 6,5 % en 2020 et diminuer légèrement pour atteindre 6,2 % en 2021, restant ainsi bien au-dessus de son niveau pré-pandémique. (*Graphique 1.10*). De même, on estime que le taux de chômage des femmes a augmenté de 0,9 point de pourcentage pour atteindre 6,4 % en 2020, ce qui ajoute environ 9 millions de femmes supplémentaires à la population des chômeurs. Cependant, les estimations montrent que le taux de chômage des femmes ne diminuera pas en 2021 et restera à 6,4 %, ce qui indique que la population féminine souffrira sur le marché du travail des effets négatifs prolongés du ralentissement économique causé par la pandémie. En outre, le taux de participation à la population active a diminué de 2,2 points de pourcentage en 2020, tant pour les hommes que pour les femmes, et le ratio est resté nettement inférieur pour les femmes (45,2%) que pour les hommes (72,1%) (OIT, 2021b).

Graphique 1.11: Taux de chômage par région et par sexe (%)



Source: ILOSTAT, Estimations modélisées de l'OIT.

Note: La classification régionale est basée sur [Groupes de pays de l'OIT](#). Les régions sont classées en fonction de la différence entre le taux de chômage des femmes et celui des hommes en 2020.

Les taux de chômage, tant pour les hommes que pour les femmes, ont augmenté dans toutes les régions du monde en 2020, notamment en Amérique du Nord (*Graphique 1.11*). Cependant, le taux de chômage des femmes a augmenté sensiblement dans toutes les régions, à l'exception de l'Asie et du Pacifique et de l'Afrique subsaharienne. Les augmentations les plus notables ont été enregistrées en Amérique du Nord (4,9 points de pourcentage), dans les États arabes (3,0 points de pourcentage) et en Amérique latine et dans les Caraïbes (2,5 points de pourcentage). La plus forte augmentation du chômage des hommes a également été enregistrée en Amérique du Nord (4,2 points de pourcentage), suivie de l'Amérique latine et des Caraïbes (2,2 points de pourcentage) et des États arabes (1,5 point de pourcentage).

En dehors des régions où le taux de chômage est relativement faible, comme l'Asie et le Pacifique et l'Afrique subsaharienne, les régions développées, comme l'Amérique du Nord, présentent des différences de taux de chômage plus petites entre les hommes et les femmes. Cependant, dans certaines régions en développement comme les États arabes et l'Afrique du Nord, le taux de chômage des femmes continue d'être deux fois plus élevé que celui des hommes, surtout en raison de certaines normes sociales et de facteurs spécifiques à chaque pays (SESRIC, 2021). Il est évident du *Graphique 1.11* que, pour les femmes, il est plus difficile de trouver un emploi dans de nombreuses régions en développement du monde.

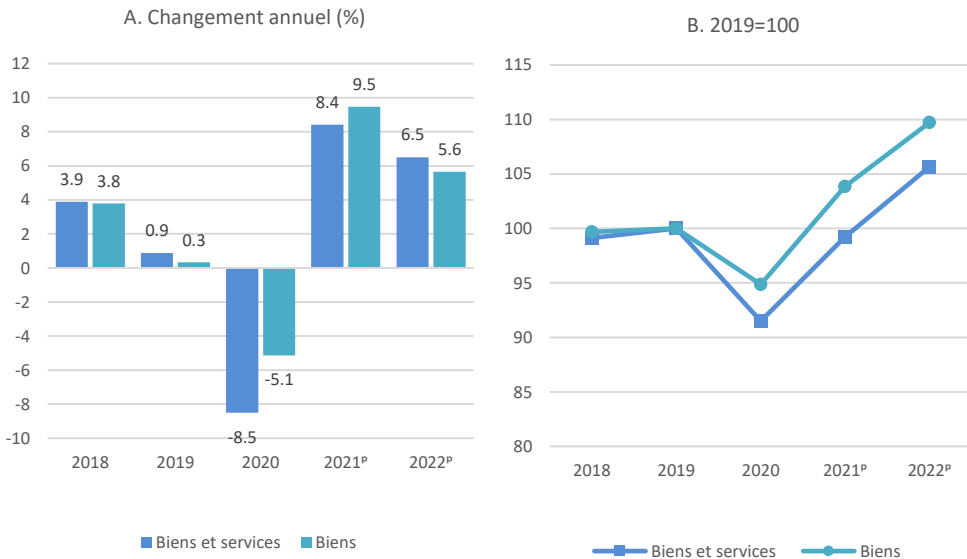
## Commerce international

### *Le commerce des marchandises dépasse les niveaux pré-pandémiques mais le commerce des services reste faible*

La pandémie de COVID-19 a contraint les pays à réduire leurs relations commerciales internationales en raison des mesures d'endiguement et des perturbations des chaînes de valeur mondiales. Avant la pandémie, la croissance du volume des échanges mondiaux de biens et de services avait déjà décéléré à 0,9 % en 2019, principalement en raison du ralentissement de l'économie mondiale, des discussions sur le Brexit en Europe et des tensions commerciales entre les États-Unis et la Chine. Sous les effets néfastes sans précédent de la pandémie, on estime que le volume du commerce mondial a diminué de 8,5 % en 2020, ce qui est inférieur aux estimations antérieures en raison de la reprise rapide du commerce des marchandises au cours du deuxième semestre. Les mesures de confinement et les fermetures visant à enrayer la pandémie ont eu un effet négatif sur la demande et l'offre. Le transport international et les CVM ont également été remarquablement perturbés pendant les fermetures des économies. Les projections du FMI (*Graphique 1.12.A*) indiquent que le volume du commerce mondial devrait augmenter de 8,4 % en 2021 et de 6,5 % en 2022, notamment grâce à l'amélioration des perspectives de reprise rapide du commerce des marchandises. Le volume des échanges de marchandises devrait augmenter de 9,5 % en 2021 - dépassant son niveau pré-pandémique (*Graphique 1.12.B*) - et de 5,6 % l'année prochaine après avoir enregistré une baisse de 5,1 % en 2020, poursuivant ainsi son rebond après l'effondrement dû à la pandémie, parallèlement à la réouverture progressive des économies.



Graphique 1.12: Volume du commerce mondial



Source: FMI, base de données des Perspectives de l'économie mondiale, avril 2021  
 Note: P= Projection

Le commerce en dollars américains nominaux a diminué plus sensiblement que le commerce en volume en 2020, et toutes les régions ont enregistré une baisse des exportations et des importations, bien qu'à des échelles différentes (*Tableau 1.1*). Après avoir enregistré une croissance annuelle moyenne de 3,1 % au cours de la période 2010-18, la valeur des exportations mondiales de marchandises s'est contractée de 7,5 % en 2020 à cause de l'impact de la pandémie, après avoir baissé de 2,7 % l'année précédente. La plus forte baisse a été enregistrée au Moyen-Orient (-27,9%), notamment en raison d'une chute d'un tiers des prix du pétrole résultant du ralentissement de l'économie mondiale. Les exportations de l'Asie ont diminué d'un chiffre modeste de 1,4 %, la région ayant continué à approvisionner le monde en biens de consommation et en fournitures médicales pendant la pandémie. Parallèlement à la baisse de leurs recettes d'exportation, certaines régions ont connu une forte contraction de leurs importations de marchandises, principalement l'Amérique du Sud, l'Amérique centrale et les Caraïbes (-14,4 %), le Moyen-Orient (-13,5 %) et l'Afrique (-12,5 %).

La contraction du commerce des services commerciaux a été beaucoup plus marquée que celle du commerce des marchandises. Les recettes des services commerciaux, qui ont augmenté de 5,5 % par an au cours de la période 2010-18, ont enregistré une baisse de 19,9 % en 2020 après avoir progressé de 2,1 % l'année précédente. En ce qui concerne les exportations, l'Afrique (-35.9%) et l'Amérique du Sud, l'Amérique centrale et les Caraïbes (-34.6%) sont les régions les plus touchées, les exportations de services commerciaux ayant chuté d'un tiers en 2020 par rapport à 2019. En termes d'importations, l'Amérique du Sud, l'Amérique centrale et les Caraïbes ont connu la plus forte contraction des importations de services commerciaux (-29.1%), suivies du Moyen-Orient (-28.0%) et de l'Afrique (-25.8%). Destinées à contrôler la propagation du

COVID-19, les mesures d'endiguement, notamment les restrictions sur les voyages internationaux, ont joué un rôle central dans la contraction des échanges de services commerciaux dans le monde entier. Les services de transport, de voyage et de tourisme ont été les domaines les plus touchés par cette situation.

Tableau 1.1: Variation annuelle des valeurs du commerce mondial par région sélectionnée (%)

Exportations			Région	Importations		
2010 -18	2019	2020		2010 -18	2019	2020
MARCHANDISES						
<b>3,1</b>	<b>-2,7</b>	<b>-7,5</b>	<b>Monde</b>	<b>3,2</b>	<b>-2,8</b>	<b>-7,6</b>
-0,5	-5,5	-20,3	Afrique	2,5	-0,5	-12,5
3,9	-1,9	-1,4	Asie	4,2	-3,8	-6,7
2,9	-2,7	-6,6	Europe	2,5	-2,9	-6,6
3,3	-8,8	-27,9	Moyen-Orient	2,8	-0,5	-13,5
3,4	-0,6	-12,2	Amérique du Nord	3,6	-1,8	-8,1
0,9	-6,3	-10,0	Amérique du Sud, Amérique centrale et Caraïbes	1,4	-5,9	-14,4
SERVICES COMMERCIAUX						
<b>5,5</b>	<b>2,1</b>	<b>-19,9</b>	<b>Monde</b>	<b>5,2</b>	<b>2,6</b>	<b>-19,9</b>
2,8	3,8	-35,9	Afrique	2,2	3,6	-25,8
6,2	3,5	-21,7	Asie	6,9	-0,7	-22,2
5,2	1,4	-15,9	Europe	5,0	4,9	-14,7
10,2	5,8	-26,9	Moyen-Orient	6,0	1,0	-28,0
5,0	1,7	-22,0	Amérique du Nord	3,5	3,6	-23,9
4,4	0,6	-34,6	Amérique du Sud, Amérique centrale et Caraïbes	3,4	-3,3	-29,1

Source: Portail de données de l'OMC

La croissance du commerce mondial devrait être soutenue en 2021 par une reprise généralisée de l'activité mondiale, avec la contribution de l'assouplissement des restrictions imposées contre la pandémie ainsi que par une vaccination à grande échelle et rapide. Toutefois, le commerce des services, notamment les voyages internationaux, devrait rester plus vulnérable aux perturbations que le commerce des marchandises et se rétablir plus lentement, étant donné que les restrictions aux voyages sont assouplies à un rythme lent sous la menace de nouvelles épidémies de COVID-19 avec des souches variantes du virus, ce qui intensifie également des craintes générales relatives aux voyages. Selon l'Organisation mondiale du commerce (OMC), les disparités régionales ainsi que la faiblesse persistante du commerce des services et les retards dans les calendriers de vaccination, notamment dans les pays pauvres, menacent les perspectives relativement positives à court terme du commerce mondial (OMC, 2021) En outre, de nombreux facteurs de risque pré-pandémique resteront d'actualité, notamment les tensions entre les États-Unis et la Chine et les tendances protectionnistes dans un contexte de restrictions commerciales déjà élevées.

## Investissements

### L'incertitude retarde les investissements

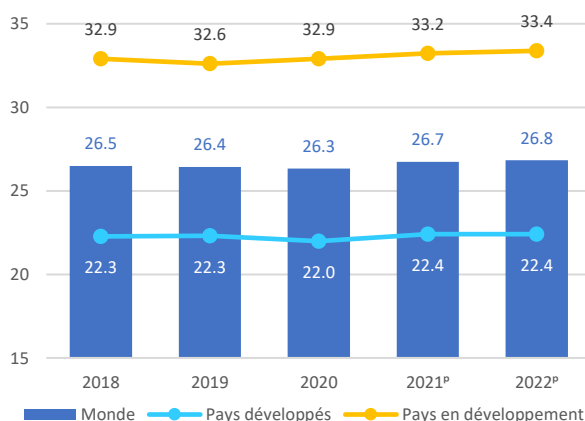
La pandémie de COVID-19 a affaibli les incitations aux investissements en diminuant non seulement la demande mais aussi en augmentant l'incertitude. Les incertitudes persistantes concernant les perspectives de la pandémie ont eu un impact négatif sur les investissements dans le monde entier, car la plupart des investisseurs préfèrent raisonnablement attendre plutôt que de réaliser des investissements lors de périodes de grande incertitude. Le FMI prévient que la



faiblesse des investissements pourrait entraîner un ralentissement de l'accumulation de capital physique et affecter la productivité par une adoption plus lente des technologies, ce qui pourrait entraîner des pertes de production persistantes (FMI, 2021b).

Le *Graphique 1.13* montre que la part des investissements dans le PIB à l'échelle mondiale a diminué progressivement au cours des dernières années, pour atteindre 26,3 % en 2020, et que les pays en développement continuent d'avoir un ratio plus élevé que les pays développés. Contrairement à 2019, la baisse en 2020 semble provenir des pays développés, étant donné que le ratio a diminué de 0,3 point de pourcentage dans les pays développés alors qu'il a augmenté de la même ampleur dans les pays en développement. Ainsi, à partir de 2020, le ratio investissement/PIB a diminué à 22,0 % pour les pays développés et augmenté à 32,9 % pour les pays en développement. Les projections pour 2021 et 2022 indiquent que les pays développés et en développement devraient voir une augmentation de leurs ratios, les investissements stimulant davantage leur croissance économique. L'amélioration des perspectives de la demande ainsi que la reprise prévue de l'activité économique mondiale pourraient encourager les dépenses d'investissement privé. En particulier, les vastes programmes d'aide publique et de relance mis en place dans les pays développés pendant la pandémie devraient avoir un impact immédiat sur la production en générant une demande, améliorant ainsi les perspectives d'investissements privés et publics. Néanmoins, la persistance d'attitudes d'aversion au risque dans un contexte d'incertitude prolongée sur la durée de la pandémie et de capacités inutilisées dans certains secteurs pourrait retarder les décisions d'investissement.

*Graphique 1.13: Part des investissements dans le PIB (%)*



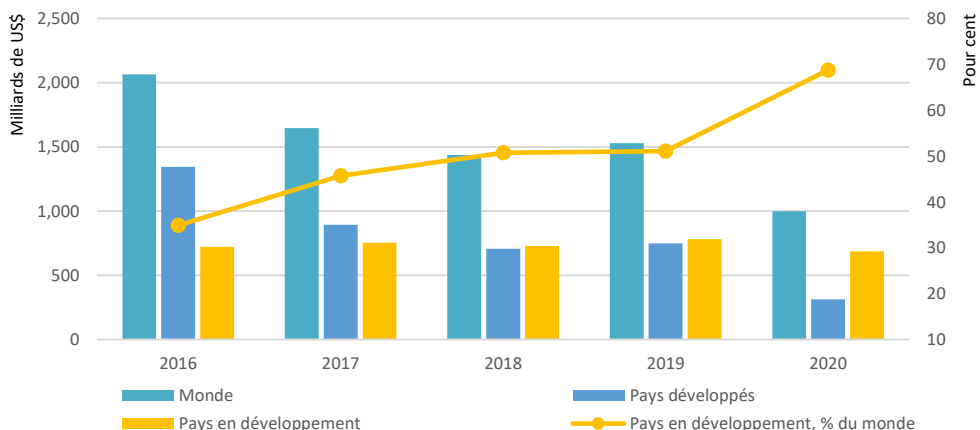
Source: FMI, base de données des Perspectives de l'économie mondiale, avril 2021  
 Note: P= Projection

Les niveaux d'investissement varient considérablement d'une région à l'autre en 2020. Par exemple, la part des investissements dans le PIB a atteint 39,0 % en Asie en développement, sans changement par rapport à l'année précédente. Toutefois, en Amérique latine et Caraïbes et en Afrique subsaharienne, elle n'était que de 17,6 % et 22,1 %, respectivement, après une baisse de 1,4 point de pourcentage dans les deux régions par rapport à l'année précédente.

Selon le rapport sur l'investissement dans le monde de la Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement (CNUCED, 2021a), les flux mondiaux d'investissements directs étrangers (IDE) ont enregistré une chute spectaculaire en 2020, revenant aux niveaux de 2005, en raison de la pandémie. Ils ont chuté de 35 % pour s'établir à environ 1 000 milliards de dollars des États-Unis, contre 1 500 milliards en 2019, principalement en raison de la baisse des flux à destination des pays développés. Les flux d'IDE à destination des pays développés ont diminué

de plus de la moitié (58%) pour atteindre 312 milliards de dollars des États-Unis, tandis que les flux à destination des pays en développement n'ont diminué que de 12% pour atteindre 687 milliards de dollars des États-Unis, surtout en raison de la résistance des flux à destination de l'Asie. Ainsi, la part des pays en développement dans les flux mondiaux d'IDE a fortement augmenté pour atteindre 69 % en 2020, contre 51 % un an plus tôt (*Graphique 1.14*).

Graphique 1.14: Flux mondiaux d'IDE



Source: CNUCED (2013a), Rapport sur l'investissement mondial 2021, (p:prévision).

Note: Les pays en développement comprennent également les économies en transition, qui sont classées séparément par la CNUCED.

Les tendances en matière d'IDE dans les conditions de la pandémie diffèrent sensiblement selon les régions en 2020. Du côté des pays en développement, les flux à destination de l'Asie, premier bénéficiaire des IDE, ont augmenté de 3,8 % pour atteindre 535,3 milliards de dollars en 2020, tandis que toutes les autres régions ont connu une baisse. En baisse de 15,6 % par rapport à 2019, les flux d'IDE vers l'Afrique n'ont atteint que 39,8 milliards de dollars des États-Unis, un niveau observé pour la dernière fois il y a 15 ans. Les flux à destination de l'Amérique latine et des Caraïbes ont presque été divisés par deux (-45,4 %) par rapport à l'année précédente, revenant à 87,6 milliards de dollars des États-Unis. Du côté des pays développés, les flux d'IDE à destination de l'Europe ont chuté de 80 % pour atteindre 72,5 milliards de dollars, la plupart des grandes économies de la région ayant enregistré des baisses substantielles. Les flux à destination de l'Amérique du Nord ont diminué de 41,7 % pour atteindre 180,1 milliards de dollars US, les flux à destination des États-Unis ayant enregistré une baisse de 105 milliards de dollars américains (40,2 %).

Selon le rapport de la CNUCED, la crise de la pandémie a eu un impact négatif énorme sur les investissements nouveaux dans les projets industriels et d'infrastructure, qui sont les types d'investissement les plus productifs, affectant gravement la production internationale, moteur de la croissance économique et du développement mondial. Ce ralentissement de l'investissement a affecté les pays en développement de manière disproportionnée, ces derniers étant fortement tributaires de l'attraction des IDE et d'une participation accrue aux chaînes de valeur mondiales pour leur développement et leur industrialisation.



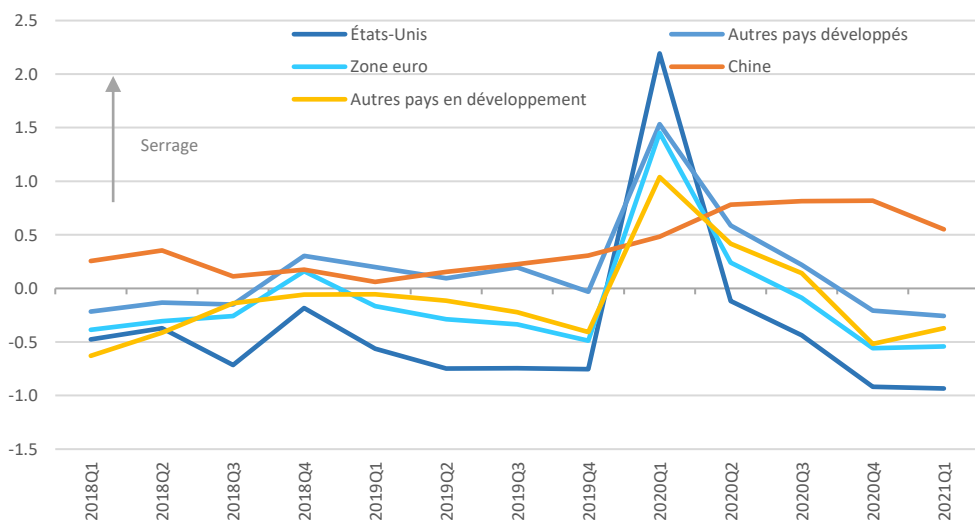
Pour l'avenir, les flux mondiaux d'IDE devraient augmenter de 10 à 15 % en 2021, ce qui reste inférieur d'environ 25 % au niveau de 2019. Dans un scénario optimiste, une nouvelle augmentation en 2022 est considérée comme pouvant permettre d'atteindre le niveau de 2019. Le rythme de la reprise économique, l'éventualité d'une rechute de la pandémie, les effets potentiels des programmes de dépenses de relance sur les IDE et les pressions politiques sont parmi les facteurs considérés comme déterminant les perspectives. En outre, la tendance croissante à la localisation dans des secteurs tels que les produits pharmaceutiques, les soins de santé et l'alimentation, dont l'importance s'est accrue en raison de la pandémie, peut affecter les flux commerciaux internationaux, les chaînes d'approvisionnement mondiales et, par conséquent, les flux de capitaux. Parallèlement, les sociétés multinationales (SMN) sont susceptibles d'entreprendre un repositionnement géographique de leurs activités à l'étranger sur le long terme afin de pouvoir mieux faire face aux crises. Elles peuvent éventuellement raccourcir leurs chaînes de valeur mondiales pour se protéger des perturbations de la chaîne d'approvisionnement ou, au contraire, chercher à se diversifier géographiquement pour réduire l'exposition aux chocs spécifiques à un lieu (OCDE, 2020a). Ces dispositions de relocalisation vont sans aucun doute restructurer les flux de capitaux mondiaux.

## Conditions financières

### Facile et favorable à la croissance

Sous le stress de la situation de pandémie prolongée, le risque d'instabilité financière mondiale demeure élevé. Les conditions financières mondiales étaient relativement stables pour les activités économiques mondiales avant la pandémie. Néanmoins, avec l'apparition de la pandémie qui a changé la donne de manière inattendue au début de 2020, les conditions financières mondiales se sont considérablement resserrées au cours du premier semestre (*Graphique 1.15*). Les mesures de confinement et l'arrêt soudain des activités économiques ont non seulement affecté les perspectives économiques, mais ont également changé de façon

Graphique 1.15: Indices des conditions financières (Écarts types par rapport à la moyenne)



Source: FMI, Mise à jour des Perspectives de l'économie mondiale, avril 2021

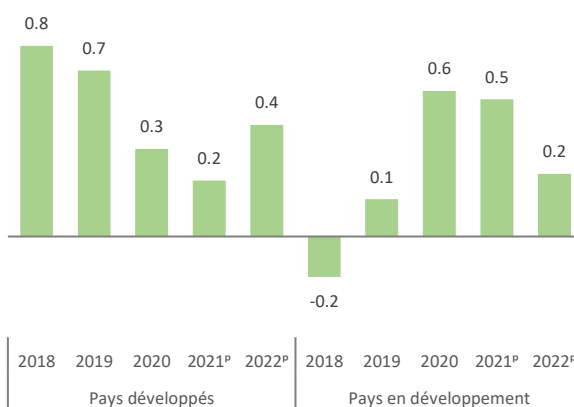
spectaculaire les attentes et ont alimenté l'incertitude. Comme le COVID-19 se répandait dans le monde, les prix des actifs risqués et des matières premières ont commencé à chuter à une vitesse sans précédent, tandis que les prix des actifs refuges, comme l'or et les bons du Trésor américain, ont augmenté, les investisseurs recherchant la stabilité plutôt que la rentabilité pendant les crises (FMI, 2020b)

Après un brusque resserrement en mars 2020 dans les pays développés et en développement, les conditions financières se sont considérablement assouplies, sauf en Chine— (Graphique 1.15) car des mesures politiques extraordinaires ont soutenu l'économie, contribuant à contenir les risques pour la stabilité financière. Toutefois, le FMI attire l'attention sur l'étirement de la valorisation des actifs et l'augmentation des vulnérabilités financières, qui sont des "conséquences involontaires" des mesures prises pendant la pandémie et qui ont entraîné des conditions financières très accommodantes. Il signale qu'"une réévaluation du risque sur les marchés et le resserrement associé aux conditions financières - par exemple, en raison d'une augmentation rapide et persistante des taux d'intérêt - peuvent interagir avec ces vulnérabilités, avec des répercussions sur la confiance et mettre en danger la stabilité macro-financière" (FMI, 2021c), appelant à prendre des mesures pour éviter les vulnérabilités tout en évitant un large resserrement des conditions financières. En outre, notant la reprise divergente entre les pays développés et les pays en développement, le FMI avertit que les économies en développement, en particulier celles qui ont d'importants besoins de financement externe, pourraient être confrontées à un risque de resserrement des conditions financières et de sorties importantes de portefeuille si les pays développés s'orientent vers une normalisation de leur politique et augmentent les taux d'intérêt sans tarder. Dans cette situation, ils subiraient également une augmentation de la volatilité des devises.

### Balance des comptes courants *Les excédents se réduisent dans les pays développés, se renforcent dans les pays en développement*

Le ralentissement des activités économiques, les perturbations dans les CVM, l'arrêt soudain des activités touristiques et la réduction de la demande dans les pays développés ont façonné récemment les balances des comptes courants dans le monde. L'excédent cumulé des comptes courants des pays développés a diminué de moitié en 2020 par rapport à l'année précédente, pour atteindre 175,8 milliards de dollars, notamment en raison du déficit massif des États-Unis qui est passé de 480,2 milliards de dollars à 646,4 milliards de dollars. Le solde global des pays en

Graphique 1.16: Solde du compte courant (% du PIB)



Source: FMI, base de données des Perspectives de l'économie mondiale, avril 2021

Note: P= Projection





développement, qui a dégagé un excédent pour la première fois en 2019 après quatre années consécutives de déficits, s'est nettement amélioré en 2020 et a atteint 196,2 milliards de dollars, soit presque quatre fois l'excédent de l'année précédente. L'élargissement des excédents des pays asiatiques en développement - de 130,5 milliards de dollars en 2019 à 359 milliards de dollars en 2020 - a joué un rôle important dans cette amélioration (*Tableau 1.2*).

En pourcentage du PIB, les excédents des comptes courants ont également diminué dans les pays développés, passant de 0,7 % l'année précédente à 0,3 % en 2020. Les pays en développement ont enregistré une nette amélioration, leur petit excédent de 0,1 % en 2019 passant à 0,6 % en 2020. Les projections actuelles du FMI montrent que les excédents devraient diminuer de 0,1 point de pourcentage dans les pays développés et en développement en 2021, avant de remonter à 0,4 % dans les pays développés et de tomber à 0,2 % dans les pays en développement en 2022 (*Graphique 1.16*).

Parmi les pays développés, les États-Unis continuent d'afficher un déficit commercial important qui s'est traduit par un déficit de la balance courante de 3,1 % en 2020, qui s'est aggravé par rapport aux 2,2 % enregistrés en 2019. On s'attend à ce que ce déficit (en pourcentage du PIB) s'aggrave encore pour atteindre 3,9 % en 2021 et revenir à son niveau de 2020 en 2022. L'Allemagne et le Japon ont généré d'importants excédents commerciaux en 2020, ce qui leur a permis de dégager un excédent de la balance courante de 7,1 % et 3,3 %, respectivement. Ces pays devraient maintenir ces forts excédents au cours des deux prochaines années (*Tableau 1.2*).

Tableau 1.2: Balance des comptes courants

	Milliards de dollars US					Pour cent du PIB				
	2018	2019	2020	2021 <sup>a</sup>	2022 <sup>a</sup>	2018	2019	2020	2021 <sup>a</sup>	2022 <sup>a</sup>
Monde (Disparité globale)	334,5	394,2	371,9	330,7	363,9	0,4	0,5	0,4	0,4	0,4
Pays développés	389,5	342,1	175,8	124,3	262,6	0,8	0,7	0,3	0,2	0,4
États-Unis	-449,7	-480,2	-646,4	-876,4	-733,8	-2,2	-2,2	-3,1	-3,9	-3,1
Allemagne	292,4	274,1	269,6	327,0	321,0	7,4	7,1	7,1	7,6	7,0
Japon	176,9	188,1	165,8	195,0	181,0	3,5	3,7	3,3	3,6	3,2
Pays en développement	-55,0	52,2	196,2	206,4	101,3	-0,2	0,1	0,6	0,5	0,2
Asie	-49,9	130,5	359,0	236,0	178,0	-0,3	0,6	1,7	1,0	0,7
Chine	25,5	141,3	298,8	273,5	238,4	0,2	1,0	2,0	1,6	1,3
Europe	66,9	52,5	1,0	24,2	15,7	1,7	1,3	0,0	0,6	0,4
Amérique latine et les Caraïbes	-131,3	-88,8	8,0	-0,5	-22,0	-2,5	-1,7	0,2	0,0	-0,4
Moyen-Orient et Asie centrale	103,7	21,0	-111,1	12,9	2,2	2,7	0,5	-3,0	0,3	0,1
Afrique subsaharienne	-44,4	-63,0	-60,7	-66,2	-72,6	-2,6	-3,7	-3,7	-3,7	-3,7

Source: FMI, base de données des Perspectives de l'économie mondiale, avril 2021

Note: P= Projection

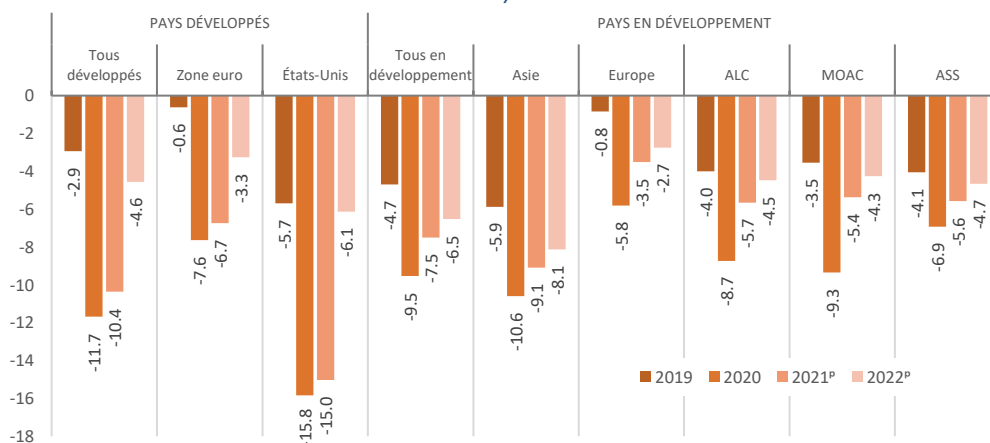
Les effets des chocs de la pandémie sur la performance des comptes courants des pays en développement diffèrent selon les régions. D'une part, les excédents de l'Europe en développement qui ont atteint 1,3 % du PIB en 2019 ont disparu en 2020, tandis que le Moyen-Orient et l'Asie centrale, avec un excédent de 0,5 % en 2019, ont enregistré un large déficit de 3,0 % en 2020, principalement en raison de la détérioration des soldes des pays exportateurs de pétrole due à la réduction de la demande de pétrole et à la baisse associée aux prix du pétrole. En revanche, dans les pays en développement d'Asie, la forte croissance des exportations a fait grimper les excédents à 1,7 %, triplant le chiffre de l'année précédente. Disposant depuis longtemps d'un excédent extérieur, la Chine a contribué à ce progrès en doublant son excédent pour atteindre 2,0 % du PIB en 2020. Les soldes des comptes courants en Amérique latine et dans les Caraïbes se sont également améliorés, le déficit de 1,7 % en 2019 se transformant en un

excédent de 0,2 % en 2020. L'Afrique subsaharienne, qui présente un déficit persistant de sa balance courante depuis 2009, a maintenu son déficit 2019 de 3,7 % en 2020 et devrait connaître ce déficit au cours des deux prochaines années. Les projections pour 2021 concernant les autres régions indiquent que les excédents diminueront pour atteindre 1,0 % en Asie en développement et disparaîtront en Amérique latine et dans les Caraïbes, tandis que l'Europe en développement devrait enregistrer un excédent de 0,6 % et le Moyen-Orient et l'Asie centrale revenir à un excédent (0,3 %) (Tableau 1.2).

### Solde budgétaire *Des déficits publics à des niveaux historiquement élevés*

Les gouvernements à travers le monde ont réagi à la pandémie en adoptant des politiques budgétaires d'un niveau sans précédent. Ils ont utilisé le budget pour renforcer les systèmes de santé et fournir une aide d'urgence aux ménages et aux entreprises, ce qui a également contribué à atténuer la contraction de l'activité économique. Dans un contexte de taux d'intérêt historiquement bas, les pays disposant de tampons plus solides et d'un meilleur accès au financement ont pu appliquer un soutien budgétaire plus important (FMI, 2021d). Cependant, ces mesures, ainsi que la réduction des recettes fiscales due à la récession économique, ont entraîné des déficits budgétaires historiquement élevés. Comme le montre le Graphique 1.17, les déficits budgétaires des administrations publiques en pourcentage du PIB ont augmenté de 2,9 % en 2019 à 11,7 % en 2020 dans les pays développés et de 4,7 % à 9,5 %, respectivement, dans les pays en développement. Une amélioration limitée est prévue en 2021 - un peu plus

Graphique 1.17: Solde budgétaire des administrations publiques (prêts/emprunts nets en pourcentage du PIB)



Source: FMI, base de données des Perspectives de l'économie mondiale, avril 2021

Note: P= Projection ; ALC= Amérique latine et Caraïbes ; MOAC= Moyen-Orient et Asie centrale ; ASS= Afrique subsaharienne.

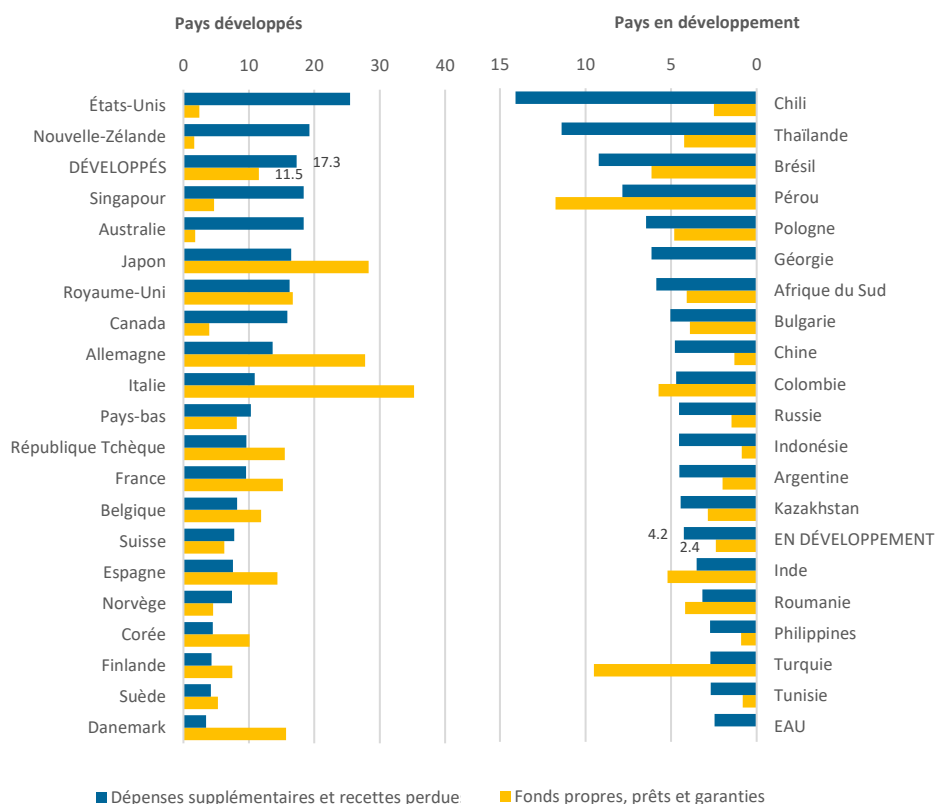
importante dans les pays en développement - en raison des conditions de pandémie qui prévalent. Malgré la poursuite de la reprise prévue pour 2022, à mesure que les aides liées à la pandémie s'épuisent ou se relâchent et que les recettes se rétablissent, les déficits ne devraient pas revenir aux niveaux antérieurs à la pandémie à cette date.

Parmi les pays développés, les États-Unis ont été confrontés à un grand déficit budgétaire qui a atteint 15,8 % du PIB en 2020, contre 5,7 % l'année précédente, et devrait se maintenir à 15,0 %



en 2021 avant de tomber à 4,6 % l'année suivante. Les déficits de la zone euro ont eux aussi fortement augmenté, passant d'à peine 0,6 % en 2019 à 7,6 % en 2020. Les déficits des régions en développement, causés principalement par la baisse des recettes plutôt que par la hausse des dépenses (FMI, 2021d), ont augmenté le plus au Moyen-Orient et en Asie centrale en 2020, de 5,8 points de pourcentage pour atteindre 9,3 %. L'Afrique subsaharienne semble avoir été moins touchée, les déficits ayant augmenté de 2,9 points de pourcentage pour atteindre 6,9 %, tandis que les autres régions ont connu une expansion des déficits de 4,7 à 5,0 points de pourcentage. À partir de 2020, les déficits budgétaires les plus élevés en pourcentage du PIB ont été enregistrés dans les pays asiatiques en développement (-10.6%) (Graphique 1.17).

Graphique 1.18: Soutien fiscal du gouvernement en réponse au COVID-19 dans certains pays (en pourcentage du PIB de 2020)



Source: Moniteur des finances publiques, FMI: Base de données des mesures fiscales des pays en réponse à la pandémie de COVID-19, juillet 2021

Note: Les données concernent la période allant de janvier 2020 au 5 juin 2021.

Plusieurs pays continuent à fournir un soutien fiscal pour atténuer l'impact de la pandémie de coronavirus et aider à leur rétablissement, bien que l'ampleur et la composition de ce soutien aient varié d'un pays à l'autre. Selon le FMI, sur les 16 500 milliards de dollars de mesures budgétaires liées à une pandémie mondiale prises jusqu'au 5 juin 2021, 10 400 milliards de dollars consistaient en des dépenses supplémentaires et des recettes abandonnées, et 6 100 milliards de dollars en prêts, garanties et injections de capitaux par les gouvernements (FMI, 2021e).

Comme le résume le *Graphique 1.18*, les deux formes de soutien fiscal, en pourcentage du PIB, étaient environ quatre fois plus grandes dans les pays développés que dans les pays en développement. Les dépenses supplémentaires et les recettes perdues représentaient 17,3 % du PIB dans les pays développés et 4,2 % du PIB dans les pays en développement. De même, le soutien apporté sous forme de prêts, de fonds propres et de garanties pour atténuer les impacts de COVID-19 s'est élevé à 11,5 % du PIB dans les pays développés, alors que dans les pays en développement, cette part était de 2,4 %. Au niveau individuel, certains pays ont préféré apporter un soutien plus important sous la forme de dépenses supplémentaires et de recettes abandonnées, comme les États-Unis, la Nouvelle-Zélande, le Chili et la Thaïlande. D'autres pays ont choisi de fournir un soutien plus important par le biais de prêts gouvernementaux, de garanties et d'injections de capitaux, comme l'Italie, l'Allemagne, le Pérou et la Turquie.

## Prix et inflation

### *Une inflation modérée en 2020, mais des attentes en hausse avec le réchauffement des économies développées*

En 2020, les marchés des produits de base ont été confrontés à de fortes perturbations dues à la pandémie et aux mesures d'atténuation associées qui ont entraîné une chute de la demande mondiale pour la plupart des produits de base en raison d'une forte réduction de la consommation, de la production et des investissements. Les prix des produits de base ont fortement baissé en raison de la dégringolade de la demande mondiale, les prix du pétrole étant particulièrement touchés, chutant d'un tiers (32,7 %) par rapport à 2019. Derrière cette baisse des prix du pétrole se trouve une forte contraction des activités de voyage et de transport, qui représentaient les deux tiers de la consommation de pétrole, en raison des contrôles effectués pour ralentir la propagation de la pandémie (Banque mondiale, 2020).

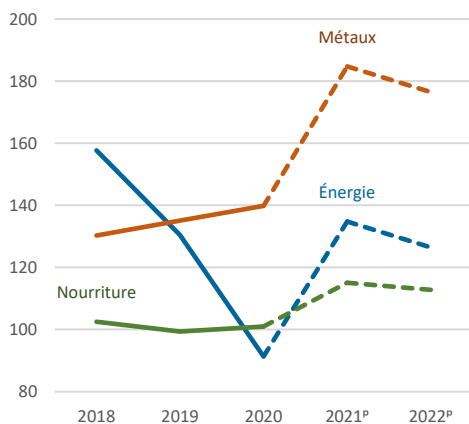
Le *Graphique 1.19* montre que les prix de l'énergie ont connu une forte baisse en 2020 (-29,9 %), passant sous les niveaux de 2016, principalement en raison de la réduction de la demande mondiale d'énergie. Cela a sans aucun doute apporté des défis financiers supplémentaires à de nombreuses économies exportatrices de pétrole. Avec la reprise prévue de l'activité économique mondiale en 2021, les prix de l'énergie devraient augmenter presque de moitié (47,5%), pour revenir aux niveaux pré-pandémiques de 2019. La demande de métaux, qui a d'abord diminué dans le contexte de la pandémie avec la fermeture d'usines, s'est redressée au cours du second semestre de 2020, principalement en raison de la demande chinoise et de la reprise de l'activité industrielle mondiale, et les prix des métaux ont clôturé l'année avec une modeste augmentation de 3,5 % par rapport à l'année précédente. Soutenus par la persistance d'une forte demande en Chine ainsi que par la reprise dans le reste du monde, les prix des métaux devraient être en moyenne 32,1 % plus élevés en 2021 par rapport à l'année dernière, avant de baisser de 4,5 % en 2022.

Affaiblis en 2019 de 3,1 %, les prix des denrées alimentaires n'ont augmenté que marginalement en 2020 (1,7 %) malgré les inquiétudes prévalant en matière de sécurité alimentaire et les récentes perturbations de la chaîne d'approvisionnement découlant principalement des mesures d'endiguement liées au commerce et de la réapparition de politiques protectionnistes.



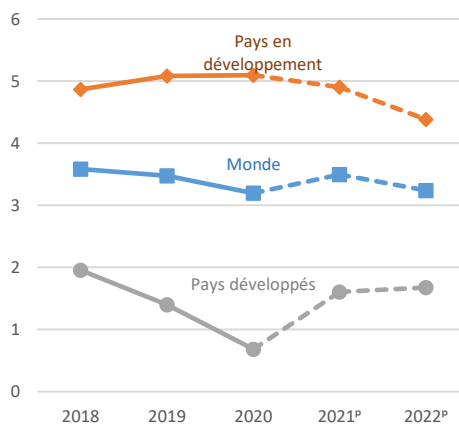
Néanmoins, les prix alimentaires internationaux connaissent actuellement un essor rapide et les projections indiquent que les prix alimentaires moyens augmenteront de 32,1 % en 2021 par rapport à l'année précédente (*Graphique 1.19*), ce qui aggravera les problèmes d'insécurité

*Graphique 1.19: Cours mondiaux des produits de base (2016=100)*



Source: FMI, base de données des Perspectives de l'économie mondiale, avril 2021  
Note: P= Projection

*Graphique 1.20: Inflation:*

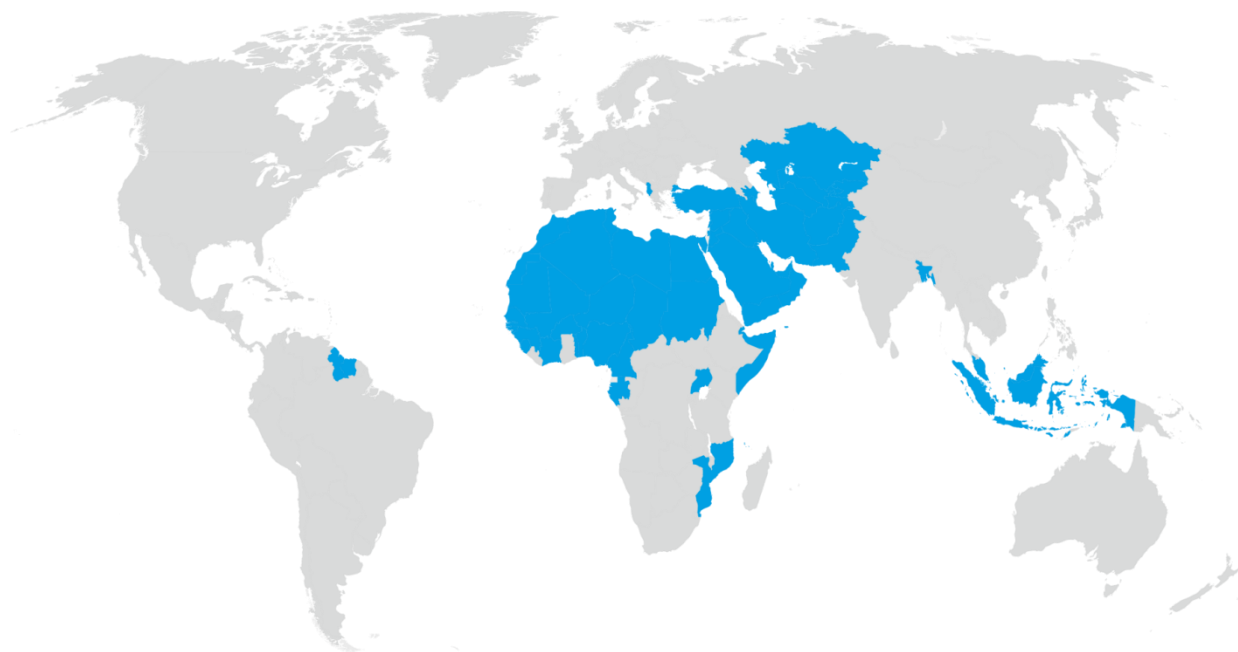


Source: FMI, base de données des Perspectives de l'économie mondiale, avril 2021  
Note: Variation annuelle moyenne des prix à la consommation (IPC) ;  
P= Projection

alimentaire pour des millions de personnes et menacera d'accroître la pauvreté.

La faiblesse de la demande et la chute des prix du pétrole ont fait baisser l'inflation mondiale à 3,2 % en 2020, contre 3,5 % en 2019. Ce ralentissement de l'inflation mondiale a été porté par les pays développés, où l'inflation moyenne est tombée à 0,7 % en 2020 contre 1,4 % un an plus tôt, tandis que l'inflation dans les pays en développement est restée stable à 5,1 % pour les deux années (*Graphique 1.20*). Cependant, la reprise de l'activité économique soutenue par un vaste soutien budgétaire et la hausse des prix de presque tous les produits de base par l'amélioration des perspectives avec le renforcement de la demande extérieure devraient contribuer à une augmentation de l'inflation dans les pays développés, la faisant passer à 1,6 % en 2021. Combinée à la légère baisse attendue de l'inflation dans les pays en développement (à 4,9 %), l'inflation mondiale devrait rebondir à 3,5 % en 2021.

## CHAPITRE 2 : Développements Economiques Récents dans les Pays de l'OCI

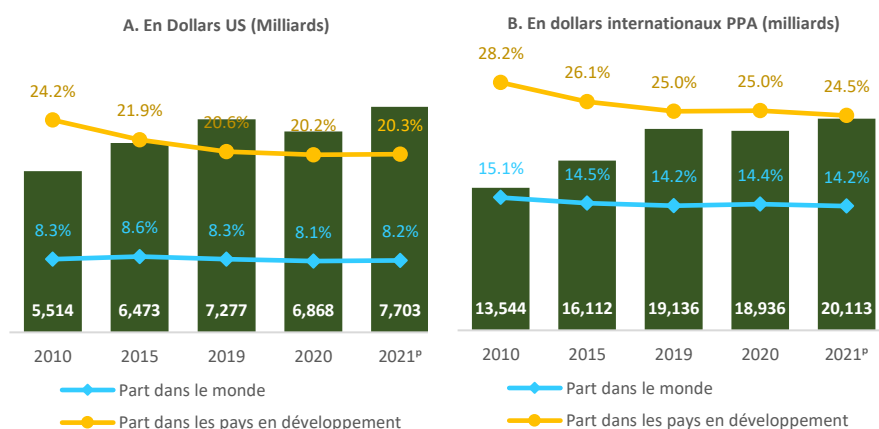


## PIB

## Production en baisse de 5,6 % à 6,9 billions de dollars en 2020

La pandémie de COVID-19 a eu un impact négatif sur les économies des pays membres de l'OCI, comme sur la plupart des économies du monde. À prix courants, le PIB total des pays membres de l'OCI s'est contracté de 5,6 %, passant de 7 300 milliards de dollars en 2019 à 6 900 milliards de dollars en 2020. Compte tenu de la reprise progressive en cours, il devrait rebondir à 7 700 milliards de dollars des États-Unis en 2021, dépassant le niveau de 2019. Avec cette taille économique, les pays membres de l'OCI représentaient 8,1 % du PIB mondial en 2020, soit une baisse de 0,2 point de pourcentage par rapport à l'année précédente. La part des pays de l'OCI dans le PIB total des pays en développement a également diminué, passant de 20,6 % en 2019 à 20,2 % en 2020, ce qui indique que la contraction économique a été plus profonde dans les pays de l'OCI par rapport au reste du monde (*Graphique 2.1.A*).

Graphique 2.1: PIB total et parts mondiales des pays de l'OCI (à prix courants)



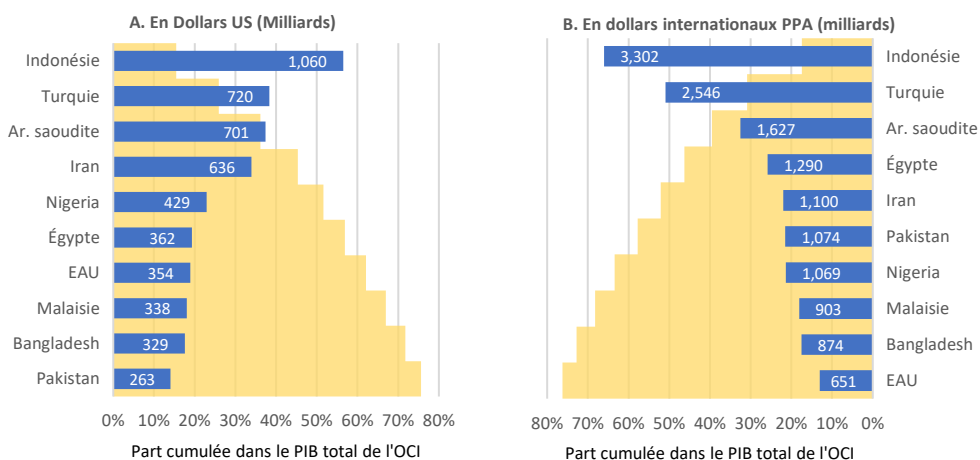
Source: Calculs effectués par le personnel du SESRIC basés sur la base de données des Perspectives de l'économie mondiale du FMI, avril 2021.

Note: P= Projection; Couverture des données: 56 pays de l'OCI, 99 pays en développement, 39 pays développés.

En termes de parité de pouvoir d'achat (PPA) exprimée en dollars internationaux, le PIB total des pays de l'OCI aux prix courants a atteint 18,9 trillions de dollars en 2020, soit une baisse de 1,0 % par rapport à l'année précédente. Avec la reprise en 2021, il devrait atteindre 20 000 milliards de dollars pour la première fois. Avec ces montants, les pays de l'OCI représentaient 14,4 % du PIB mondial en 2020, soit 0,2 point de pourcentage de plus qu'en 2019, même si les projections montrent que cette part redescendra à son niveau de 2019 en 2021. Leur part dans le PIB total des pays en développement s'est maintenue à 25,0 %, mais elle devrait également diminuer en 2021 pour atteindre le niveau record de 24,5 %, poursuivant ainsi la tendance à la baisse observée sur le long terme (*Graphique 2.1.B*). Compte tenu de la part estimée des pays membres de l'OCI dans la population mondiale (24,4 %) et dans la population des pays en développement (28,4 %) en 2020, leur part dans le PIB, que ce soit en dollars américains ou en dollars internationaux à parité de pouvoir d'achat, reste inférieure aux niveaux souhaités.

En outre, on observe qu'une part importante du PIB total des pays de l'OCI est toujours produite par quelques pays membres, ce qui reflète les grandes différences au niveau de la taille économique. En 2020, les cinq plus grands pays de l'OCI représentaient plus de la moitié (51,6 %) du PIB total mesuré en dollars américains courants, tandis que cette part atteignait 75,6 % pour les dix plus grands pays (*Graphique 2.2.A*). L'Indonésie, dont le PIB dépasse les 1 000 milliards de dollars, détient la plus grande part du PIB de l'OCI (15,4 %), suivie de la Turquie (10,5 %), de l'Arabie saoudite (10,2 %), de l'Iran (9,3 %) et du Nigeria (6,3 %).

Graphique 2.2: Les 10 premiers pays de l'OCI par PIB, 2020



Source: FMI, base de données des Perspectives de l'économie mondiale, avril 2021

Le *Graphique 2.2* montre que les dix premiers pays restent inchangés lorsque le PIB est exprimé en dollars internationaux à PPA, bien que le classement de certains pays change en raison de la différence de pouvoir d'achat découlant des écarts de prix relatifs entre les pays. L'Indonésie était une fois de plus la plus grande économie, avec un équivalent en PPA de 3,3 trillions de dollars qui constituait 17,4 % du PIB de l'OCI en 2020. Avec la Turquie (13,4%), l'Arabie Saoudite (8,6%), l'Égypte (6,8%) et l'Iran (5,8%), ces cinq pays ont représenté 52,1% du PIB total de l'OCI, tandis que pour les dix plus grands pays, cette part a atteint 76,2% (*Graphique 2.2.B*).

## PIB par habitant

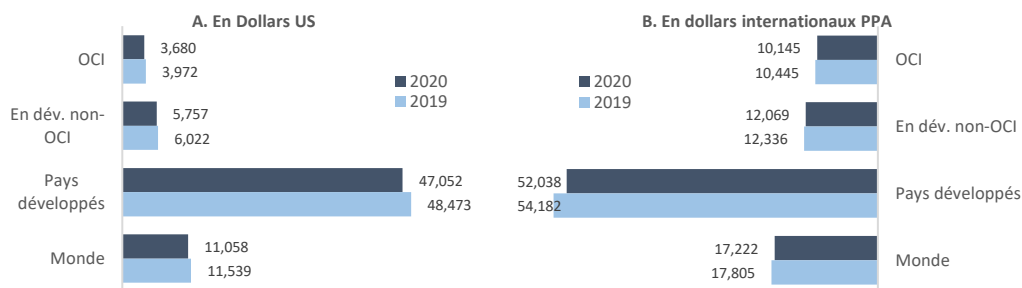
## Les pays de l'OCI ont été confrontés à une baisse plus marquée

Compte tenu de la baisse de la production et de l'augmentation continue de la population, les valeurs du PIB par habitant à prix courants ont diminué dans le monde entier en 2020 par rapport à l'année précédente (*Graphique 2.3*). En dollars des États-Unis, la moyenne mondiale a baissé de 4,2 % pour atteindre 11 058 dollars. La baisse dans les pays membres de l'OCI a été plus grande, le PIB moyen par habitant ayant chuté de 7,4 % pour atteindre 3 680 dollars. Bien que les pays en développement non membres de l'OCI aient également enregistré une baisse (-4,4 %), le PIB par habitant est resté inférieur dans les pays de l'OCI, l'écart s'étant même accentué (*Graphique 2.3.A*).





Graphique 2.3: PIB moyen par habitant (à prix courants)

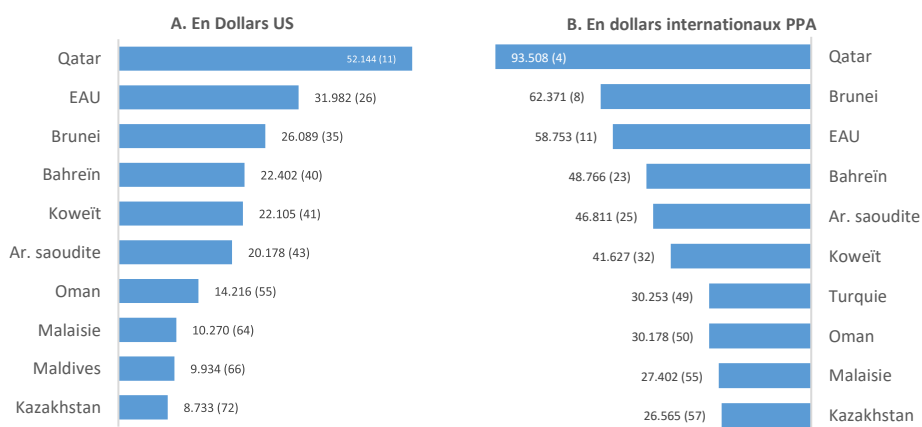


Source: Calculs effectués par le personnel du SESRIC basés sur la base de données des Perspectives de l'économie mondiale du FMI, avril 2021.

Couverture des données: 56 pays de l'OCI, 99 pays en développement non membres de l'OCI et 39 pays développés.

En termes de PPA, le PIB par habitant s'établira en moyenne à 17 222 dollars en 2020, soit une baisse de 3,3 % par rapport à l'année précédente. Dans les pays de l'OCI, il a baissé de 2,9% à 10 145 dollars, restant inférieur à celui des pays en développement non membres de l'OCI, qui a baissé de 2,2% à 12 069 dollars (*Graphique 2.3.B*).

Graphique 2.4: Les 10 premiers pays de l'OCI par PIB par habitant (à prix courants)



Source: FMI, base de données des Perspectives de l'économie mondiale, avril 2021

Note: Les chiffres entre parenthèses indiquent le rang mondial du pays concerné parmi 194 pays.

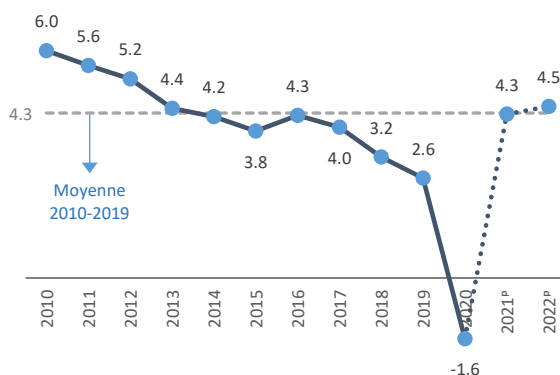
Parmi les pays de l'OCI, le Qatar avait le PIB par habitant le plus élevé en 2020, classé au 11ème rang mondial avec une valeur supérieure à 52 000 dollars. Cette valeur était 14 fois supérieure à la moyenne de l'OCI et 159 fois supérieure au plus faible PIB par habitant enregistré par un membre de l'OCI, ce qui indique la grande disparité entre les pays membres. Qatar est suivi, par ordre décroissant, par les Émirats arabes unis, Brunei, Bahreïn, le Koweït, l'Arabie saoudite, Oman, la Malaisie, les Maldives et le Kazakhstan (*Graphique 2.4.A*). Il convient de noter que six de ces dix pays sont issus de la région du Moyen-Orient, riche en combustibles fossiles. En termes de PPA, cette liste de pays est restée la même, sauf que la Turquie a remplacé les Maldives. Le

classement des pays a changé quelque peu, mais le Qatar reste en tête de liste avec un PIB par habitant de plus de 93 000 dollars, ce qui le place au quatrième rang mondial (*Graphique 2.4.B*).

### Croissance économique **Le PIB réel s'est contracté de 1,6 %**

La croissance économique des pays de l'OCI a suivi une tendance à la décélération au cours de la dernière décennie, passant de 6,0 % en 2010 à 2,6 % en 2019, avec une moyenne annuelle de 4,3 %. Dans le contexte de la pandémie de 2020, l'économie de l'OCI s'est contractée de 1,6 %, mais elle devrait se redresser au cours des deux prochaines années avec une croissance de 4,3 à 4,5 %, soit environ la moyenne des dix dernières années (*Graphique 2.5*). La contraction en 2020 a été modérée par rapport aux moyennes mondiales. Comme mentionné dans le chapitre précédent, les économies en développement se sont contractées de 2,1 % et les économies développées plus sévèrement de 4,6 %, l'économie mondiale s'étant contractée de 3,2 % (voir *Graphique 1.1*).

Graphique 2.5: Croissance du PIB réel dans les pays de l'OCI

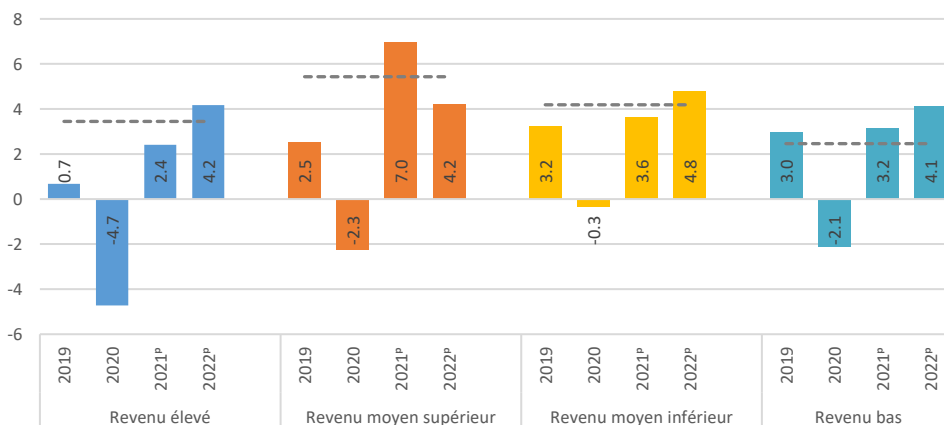


Source: Calculs du personnel du SESRIC basés sur le FMI, Base de données des perspectives économiques mondiales, avril 2021 ; FMI, Mise à jour des perspectives économiques mondiales, juillet 2021.

Note: P= Projection; Couverture des données: 56 pays de l'OCI.

La performance de croissance des pays de l'OCI diffère selon les groupes de revenus (*Graphique 2.6*). Bien que les quatre groupes de revenus aient tous enregistré un taux de croissance négatif en 2020 en raison des ramifications de la pandémie, ce sont les économies à haut revenu - les

Graphique 2.6: Croissance économique dans l'OCI par groupe de revenu (%)



Source: Calculs du personnel du SESRIC basés sur le FMI, Base de données des perspectives économiques mondiales, avril 2021 ; et le FMI, Mise à jour des perspectives économiques mondiales, juillet 2021.

Note: P= Projection ; les lignes en pointillés représentent le taux de croissance annuel moyen au cours de la période 2010-2019 pour le groupe de revenu correspondant. Voir l'annexe B pour la classification des revenus des pays de l'OCI.



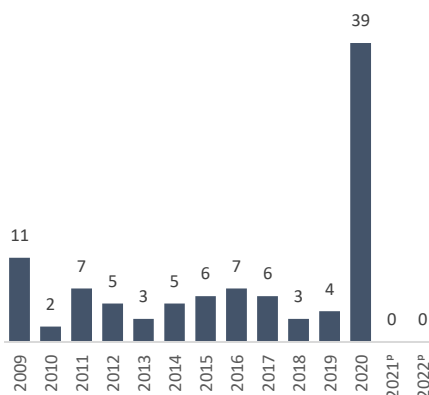
pays riches en ressources naturelles - qui se sont le plus contractées (-4,7 %), principalement en raison de la baisse de la demande et des prix du pétrole. Avec une moyenne de 3,4 % pour la période 2010-19, la croissance économique de ce groupe devrait se redresser au cours des deux prochaines années, mais à un rythme plus lent que celui des autres groupes de revenus. Les économies à revenu intermédiaire supérieur ont enregistré une croissance économique moyenne plus élevée (5,4 %) au cours des dix dernières années précédant la pandémie par rapport aux autres groupes, et se sont contractées de 2,3 % en 2020. Ils devraient connaître une forte reprise avec une croissance de 7,0 % en 2021. La contraction dans les économies à revenu moyen inférieur a été plutôt limitée (-0,3 %). La croissance dans ces pays devrait reprendre avec un taux de 3,6 % en 2021 et de 4,8 % en 2022, ce qui est supérieur à la moyenne de 4,2 % pour la période 2010-19. Les pays à faible revenu ont connu une croissance plus lente (2,5 % au cours de la période 2010-19) par rapport aux autres groupes de revenus, ce qui implique un écart croissant avec les pays plus riches de l'OCI. En outre, leur contraction (-2.1%) a été plus forte que celle enregistrée par l'ensemble des pays à revenu intermédiaire (-1.0%), et leurs taux de croissance prévus en 2021 et en 2022 sont inférieurs à ceux des pays à revenu intermédiaire.

Une observation importante ici est que tous les groupes, à l'exception de celui des hauts revenus, devraient atteindre et même dépasser le niveau de production réelle pré-pandémique en 2021. Les pays à revenu élevé devraient atteindre cet objectif en 2022, mais avec une production supérieure de seulement 1,6 % à son niveau de 2019. Les taux de croissance relativement inférieurs des pays à haut revenu laissent entrevoir une possibilité pour les pays à revenu moyen de rattraper les pays à revenu élevé, mais la disparité de revenu avec les pays de l'OCI à faible revenu est toujours destinée à se renforcer.

Au niveau de chaque pays, 39 pays de l'OCI ont enregistré un taux de croissance négatif en 2020, bien que ce nombre ne soit que de 11 pendant la crise financière et économique mondiale de 2009. Dans l'intervalle, le nombre de pays de l'OCI ayant un taux de croissance économique négatif a fluctué entre deux et sept. Les projections actuelles indiquent que tous les pays de l'OCI devraient enregistrer un taux de croissance positif en 2021 et au cours de l'année suivante (*Graphique 2.7*).

La Libye a enregistré la plus forte contraction économique (-59,7 %) en 2020, non seulement dans le groupe de l'OCI mais aussi dans le monde, en raison d'une combinaison de facteurs tels que le COVID-19, les conflits internes et la chute importante des prix du pétrole. L'économie des Maldives s'est contractée d'un tiers (-32,2 %), principalement

*Graphique 2.7: Le nombre de pays de l'OCI ayant un taux de croissance négatif*

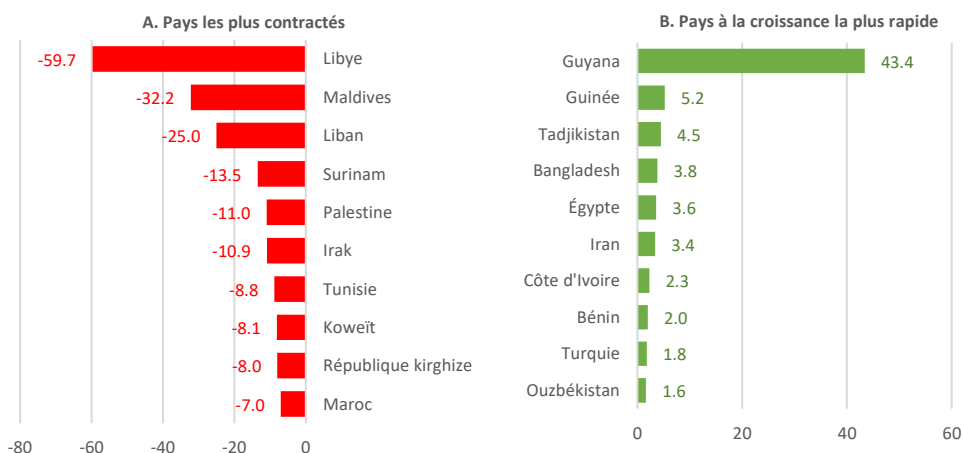


Source: Calculs effectués par le personnel du SESRIC basés sur la base de données des Perspectives de l'économie mondiale du FMI, avril 2021.

Note: P= Projection; Couverture des données: 55 pays pour 2011, 2021 et 2022 et 56 pays pour les autres années.

en raison d'une forte baisse des activités de voyage et de tourisme due aux restrictions imposées aux voyages internationaux dans le contexte de la pandémie. Parmi les autres pays de l'OCI ayant connu une contraction économique relativement importante figurent le Liban, le Suriname, la Palestine, l'Irak, la Tunisie, le Koweït, la République kirghize et le Maroc (*Graphique 2.8.A*).

*Graphique 2.8: Les économies de l'OCI les plus contractées par rapport aux économies de l'OCI à la croissance la plus rapide en 2020 (%)*



Source: FMI, base de données des perspectives de l'économie mondiale, avril 2021 ; FMI, mise à jour des perspectives de l'économie mondiale, juillet 2021.

De l'autre côté du spectre, la Guyane est en tête de liste des pays de l'OCI qui ont réussi à enregistrer une croissance positive en 2020 malgré les effets négatifs de la pandémie. Attribuée au début de la production pétrolière après la découverte d'importantes réserves de pétrole offshore, l'économie guyanaise a enregistré une croissance de 43,4 % en 2020, ce qui en a fait l'économie à la croissance la plus rapide du monde cette année-là. La Guinée a enregistré un taux de croissance de 5,2%, suivie du Tadjikistan avec 4,5%, du Bangladesh avec 3,8% et de l'Égypte avec 3,6%. L'Iran, la Côte d'Ivoire, le Bénin, la Turquie et l'Ouzbékistan figurent également dans la liste des dix économies de l'OCI à la croissance la plus rapide en 2020 (*Graphique 2.8.B*).

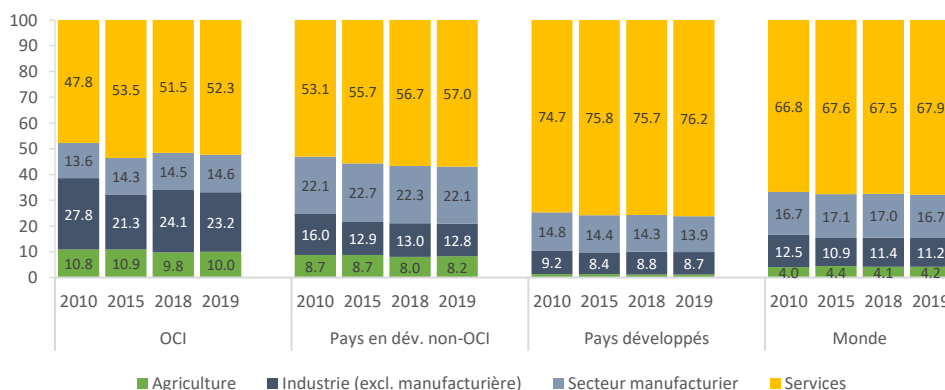
### Structure du PIB

**Le secteur des services représente au moins la moitié de la valeur ajoutée totale dans 34 pays membres de l'OCI**

La composition du PIB révèle des indications importantes sur la structure des économies. Les dernières données disponibles pour 2019 montrent que les activités agricoles, qui ne constituent que 1,2% de la valeur ajoutée totale dans les pays développés, ont une part élevée de 10,0% de la valeur ajoutée totale dans les pays de l'OCI, ce qui est encore plus élevé que dans les pays en développement non membres de l'OCI (8,2%) (*Graphique 2.9*). Le secteur agricole est particulièrement important pour les pays de l'OCI en Afrique subsaharienne, où sa part dans la valeur ajoutée atteint 60% en Somalie et en Sierra Leone, 51% en Guinée-Bissau et 40% au Niger et au Mali. La part de l'industrie non manufacturière, qui est beaucoup plus élevée dans les pays de l'OCI par rapport au reste du monde, a diminué lentement au cours de la dernière décennie partout dans le monde. Pour les pays de l'OCI, elle a été mesurée à 27,8 % en 2010 et à 23,2 %



Graphique 2.9: Valeur ajoutée par activité économique principale (% du total)



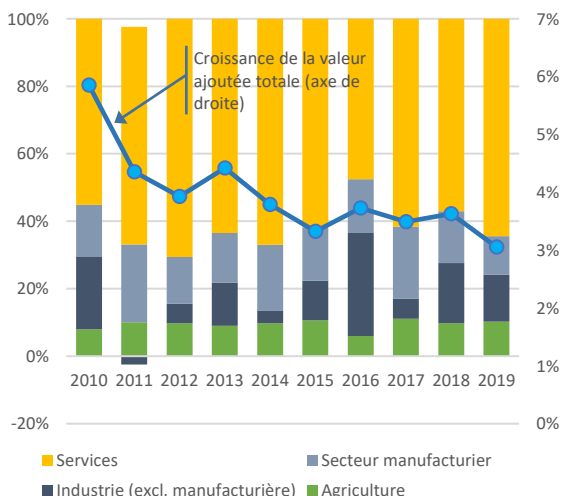
Source: Calculs du personnel du SESRIC basés sur les données - aux prix courants en dollars des États-Unis - de la DSNU, Base de données des agrégats principaux des comptes nationaux.

Note: "L'agriculture" comprend l'agriculture, la chasse, la sylviculture et la pêche (CITI A-B), "l'industrie" comprend l'exploitation minière, la fabrication, les services publics et la construction (CITI C-F), et "les services" comprennent les activités de services (CITI G-P). Couverture des données: 57 pays de l'OCI, 116 pays non membres de l'OCI et 38 pays développés.

en 2019, reflétant une baisse de 4,6 points de pourcentage. Le secteur continue de représenter une part importante de la valeur ajoutée totale dans les pays membres qui sont fortement engagés dans l'extraction de pétrole et de gaz, comme la Libye (63%), l'Irak (50%), Brunei (48%), l'Azerbaïdjan (48%) et le Qatar (47%).

Le secteur manufacturier, qui a un plus grand potentiel pour promouvoir la productivité et la compétitivité, a une part de 14,6%

Graphique 2.10: Contribution sectorielle à la croissance de la valeur ajoutée dans les pays de l'OCI



Source: Calculs du personnel du SESRIC basés sur les données - aux prix constants de 2015 en dollars des États-Unis - de la DSNU, Base de données des principaux agrégats des comptes nationaux.

Note: "L'agriculture" comprend l'agriculture, la chasse, la sylviculture et la pêche (CITI A-B), "l'industrie" comprend l'exploitation minière, la fabrication, les services publics et la construction (CITI C-F), et "les services" comprennent les activités de services (CITI G-P). Couverture des données: 57 pays de l'OCI.

de l'OCI, ce qui est comparable à celui des pays développés (13,9%) mais nettement inférieur à celui des pays en développement non membres de l'OCI (22,1%). Le secteur représente 47% de la valeur ajoutée totale au Turkménistan et 20-24% dans 7 autres pays membres, à savoir le Tadjikistan, la Malaisie, l'Ouzbékistan, l'Indonésie, la Turquie, le Bangladesh et la Jordanie.

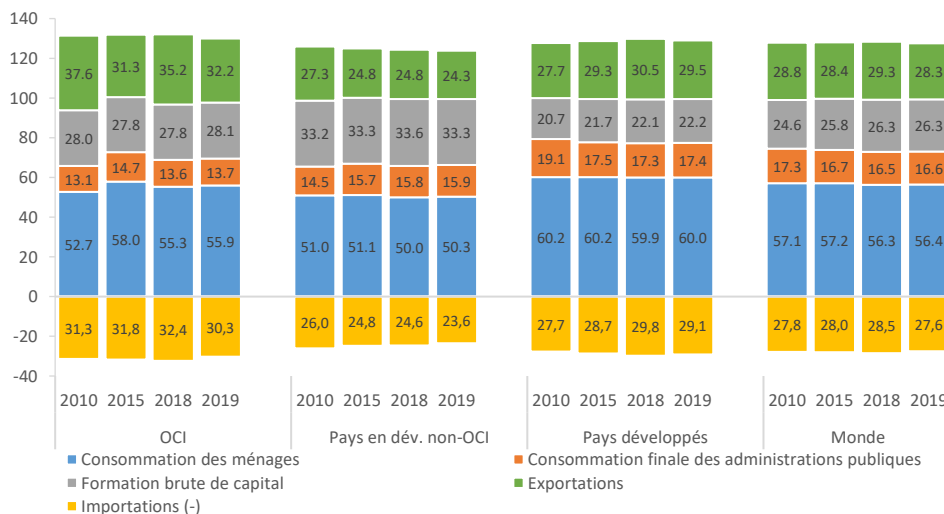
Le secteur des services continue de jouer un rôle clé dans la majorité des économies de l'OCI, représentant en moyenne 52,3% de la valeur ajoutée totale dans l'OCI. Cette part est pourtant encore basse, si l'on considère que le secteur représente les trois quarts de la valeur ajoutée totale

dans les pays développés et 57,0 % dans les pays en développement non membres de l'OCI, la moyenne mondiale étant de 67,9 %. Dans les pays de l'OCI, cette part atteint 87% à Djibouti, 81% au Liban et aux Maldives, 70% en Palestine et 67% en Jordanie, alors qu'elle est d'au moins 50% dans les 29 autres pays membres.

Le secteur des services, qui a connu une croissance annuelle moyenne de 4,7 % au cours de la période 2010-19, a également été le principal contributeur à la croissance économique des pays de l'OCI, fournissant généralement plus de la moitié de la croissance de la valeur ajoutée totale à prix constants (*Graphique 2.10*). En 2019, les deux tiers de la croissance de la valeur ajoutée totale (2,0 points de pourcentage de la croissance de 3,1 %) proviennent du secteur des services. Les autres secteurs ont contribué de manière presque égale, à hauteur de 0,3-0,4 point.

L'analyse de la composition du PIB du côté des dépenses révèle que les dépenses de consommation finale (par les ménages et le gouvernement) ont continué à avoir la plus grande part du PIB au fil des ans dans les pays de l'OCI ainsi que dans le reste du monde (*Graphique 2.11*). En 2019, La consommation des ménages a représenté 55,9% du PIB dans les pays de l'OCI, ce qui est supérieur à celui des pays en développement non membres de l'OCI (50,3%) mais inférieur à celui des pays développés (60,0%). Ce ratio a atteint jusqu'à 105 % au Yémen et 100 % en Sierra Leone, ce qui indique clairement qu'une part importante de la demande intérieure privée était allouée aux biens et services importés. Dans les quatre autres pays de l'OCI, à savoir la Guinée-Bissau, l'Afghanistan, la Palestine et les Comores, ce ratio était également supérieur à 90 %, mais n'atteignait que 11 % au Turkménistan et 20 % au Brunei.

Graphique 2.11: PIB par dépense (% du total)



Source: Calculs du personnel du SESRIC basés sur les données - aux prix courants en dollars des États-Unis - de la DSNU, Base de données des agrégats principaux des comptes nationaux.

Couverture des données: 57 pays de l'OCI, 115 pays non membres de l'OCI et 38 pays développés.

La part des dépenses de consommation finale du gouvernement général dans le PIB a été faible dans les pays de l'OCI par rapport aux pays développés et en développement. En 2019, cette part s'est établie en moyenne à 13,7 % pour les pays de l'OCI, 15,9 % pour les pays en développement



non membres de l'OCI et 17,4 % pour les pays développés. Le ratio le plus élevé parmi les pays de l'OCI a été enregistré en Libye (37%), suivie du Koweït (26%), de Brunei (25%), d'Oman (25%) et de l'Afghanistan (24%), alors qu'il n'était que de 6% au Nigeria et au Bangladesh.

La formation brute de capital (FBC), également appelée "investissement", est un indicateur important pour une économie dans la mesure où elle montre la valeur totale des ajouts aux actifs productifs, qui sont destinés à être utilisés dans la production d'autres biens et services. Ainsi, une part élevée du FBC dans le PIB est souhaitable pour la croissance économique à long terme, car les investissements actuels conduisent à une plus grande production future. Le *Graphique 2.11* montre que cette part a été stable au cours de la dernière décennie et s'est établie en moyenne à 28,1 % en 2019 pour les pays de l'OCI, ce qui est inférieur à la moyenne des pays en développement non membres de l'OCI (33,3 %) mais supérieur à la moyenne des pays développés (22,2 %). Au Turkménistan, la FBC représente la moitié du PIB (50 %), soit le taux le plus élevé de l'OCI et le deuxième au niveau mondial. Les Maldives (48 %), Djibouti (47 %) et le Mozambique (46 %) suivent le Turkménistan dans le classement mondial.

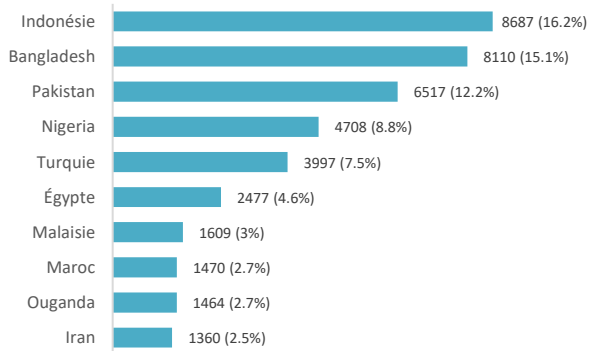
Le commerce international - des biens et des services - représente une part plus importante du PIB dans les pays de l'OCI que dans les pays développés et en développement en 2019. La part des exportations a diminué de 3 points de pourcentage par rapport à l'année précédente et s'est établie en moyenne à 32,2% pour les pays de l'OCI, alors que cette part était de 24,3% pour les pays en développement non membres de l'OCI et de 29,5% pour les pays développés. La part des importations a également diminué, de 2 points de pourcentage, pour s'établir à 30,3% dans les pays de l'OCI, mais elle est restée supérieure à la moyenne des deux groupes de pays par rapport aux pays de l'OCI (*Graphique 2.11*). Parmi les pays de l'OCI, Djibouti est le pays dont la part des exportations dans le PIB est la plus élevée, se classant au cinquième rang mondial avec 150%. Cette part a atteint 92% aux Émirats arabes unis, 77% au Bahreïn, 74% au Turkménistan et 69% aux Maldives, tandis qu'elle était également de 50% ou plus dans les 8 autres pays membres. En ce qui concerne la part des importations dans le PIB, Djibouti (179%) occupe également le premier rang, non seulement dans l'OCI mais aussi dans le monde. Cette part atteignait 78 % aux Maldives, 76 % au Mozambique, 68 % aux Émirats arabes unis, 66 % en République kirghize et plus de 50 % dans les autres pays membres.

### Marché du travail **Le taux de chômage est passé à 7,1 %**

La pandémie a entraîné des perturbations sans précédent sur les marchés du travail dans les pays de l'OCI, tout comme dans d'autres parties du monde. Les défis induits par la crise de la pandémie ont exacerbé le manque d'opportunités d'emploi qui auraient existé même sans la pandémie. Compte tenu des pertes d'heures de travail, on estime que la pandémie a entraîné une perte de 53,6 millions d'emplois ETP dans les pays de l'OCI en 2020, soit un cinquième de la perte mondiale (voir *Graphique 1.9*). Les trois quarts de ces pertes sont survenues dans dix pays peuplés de l'OCI, à savoir l'Indonésie, le Bangladesh, le Pakistan, le Nigeria, la Turquie, l'Égypte, la Malaisie, le Maroc, l'Ouganda et l'Iran (*Graphique 2.12*).

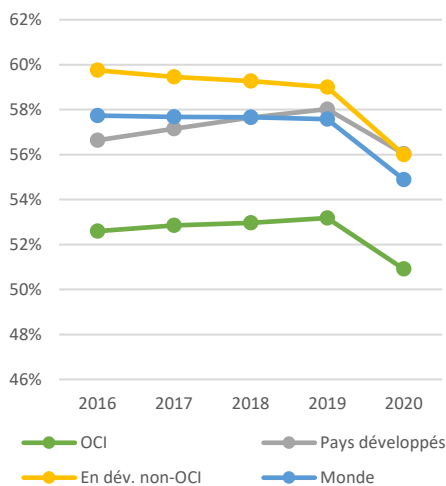
Les pertes d'emploi, dues à la hausse du chômage ou au passage à l'inactivité, ont fait chuter le ratio emploi/population (REP)<sup>1</sup> à un niveau historiquement bas de 54,9 % à l'échelle mondiale en 2020, par rapport à 57,6 % l'année précédente (*Graphique 2.13*), ce qui reflète un écart plus important entre la croissance de l'emploi et la croissance démographique. Selon les estimations de l'OIT (2021b), le REP devrait augmenter d'un point de pourcentage pour atteindre 55,9 % en 2021, puis 56,6 % en 2022, tout en restant inférieur à son niveau de 2019. Dans les pays de l'OCI, le REP a diminué de 2,3 points de pourcentage pour atteindre 50,9 % en 2020 (le niveau le plus bas jamais observé compte tenu des données disponibles remontant au début des années 90) et est resté inférieur à celui du reste du monde. Bien que les pays développés et les pays en développement non membres de l'OCI aient également connu une baisse de leur REP, ils ont maintenu un niveau plus élevé que la moyenne mondiale. En conséquence, le REP est resté plus faible dans les pays de l'OCI que dans le reste du monde (*Graphique 2.13*).

*Graphique 2.12: Nombre d'emplois perdus en raison de la pandémie de COVID-19 en 2020 (ETP, milliers)*

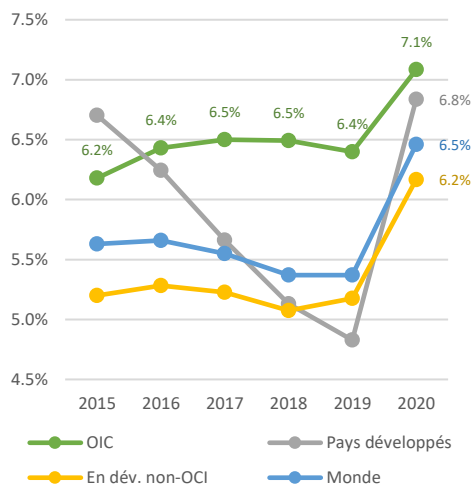


Source: ILOSTAT, Estimations modélisées de l'OIT.  
 Note: Heures de travail perdues en raison de la crise COVID-19 exprimées en emplois ETP, sur la base de 48 heures par semaine. Les chiffres entre parenthèses indiquent la part du pays respectif dans le total de l'OCI.

*Graphique 2.13: Ratio emploi-population*



*Graphique 2.14: Le taux de chômage*



Source: Calculs du personnel de SESRIC basés sur ILOSTAT, estimations modélisées de l'OIT, Novembre 2020.  
 Couverture des données: 57 pays de l'OCI, 94 pays en développement non membres de l'OCI et 38 pays développés.

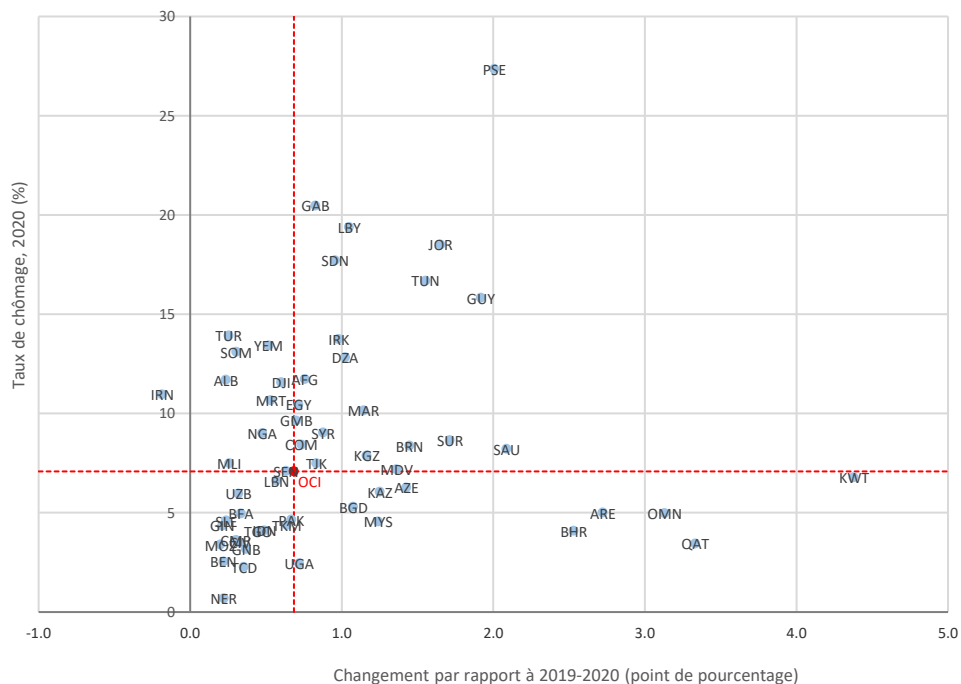
<sup>1</sup> Un ratio emploi/population élevé signifie qu'une grande partie de la population active d'un pays est employée, tandis qu'un ratio faible signifie qu'une grande partie de la population ne participe pas directement aux activités commerciales, car elle est au chômage ou ne fait pas partie de la population active en général.





La pandémie s'étant transformée d'une crise de santé publique en une crise de l'emploi, des millions de personnes à travers l'OCI ont été poussées au chômage en 2020. Selon les données de l'OIT, le nombre de chômeurs dans les pays de l'OCI a augmenté de plus de 4 millions pour atteindre 49,3 millions en 2020. Par conséquent, le taux de chômage a rebondi à 7,1 % lors de cette année, soit une hausse de 0,7 point de pourcentage par rapport aux 6,4 % de 2019. Bien que le taux de chômage ait augmenté dans une plus large mesure dans les pays développés (+2,0 points de pourcentage) et les pays en développement non membres de l'OCI (+1,0 point de pourcentage), il est resté plus élevé dans les pays de l'OCI. (Graphique 2.14).

Graphique 2.15: Taux de chômage dans les pays de l'OCI: 2019 vs 2020



Source: ILOSTAT, Estimations modélisées de l'OIT, novembre 2020.  
 Note: Voir l'annexe A pour les codes de pays.

Les dernières données disponibles montrent qu'en 2020, le taux de chômage a augmenté dans tous les pays membres de l'OCI, à l'exception de l'Iran (Graphique 2.15). Les plus fortes augmentations ont été enregistrées dans les pays membres du Moyen-Orient. Le Koweït a connu une augmentation de 4,4 points de pourcentage, suivi par le Qatar (3,3), Oman (3,1), les Émirats arabes unis (2,7), Bahreïn (2,5) et l'Arabie saoudite (2,1). Néanmoins, malgré ces fortes augmentations, le taux de chômage dans ces pays, à l'exception de l'Arabie Saoudite, est resté inférieur à la moyenne de l'OCI. Très varié selon les pays de l'OCI, le taux de chômage atteignait 27,3% en Palestine, suivie du Gabon (20,5%), de la Libye (19,4%), de la Jordanie (18,5%) et du Soudan (17,7%). De l'autre côté du spectre, il était aussi bas que 0,7% au Niger (le deuxième plus bas au monde après le Cambodge), 2,3% au Tchad, 2,4% en Ouganda, 2,5% au Bénin et 3,2% en Guinée Bissau.

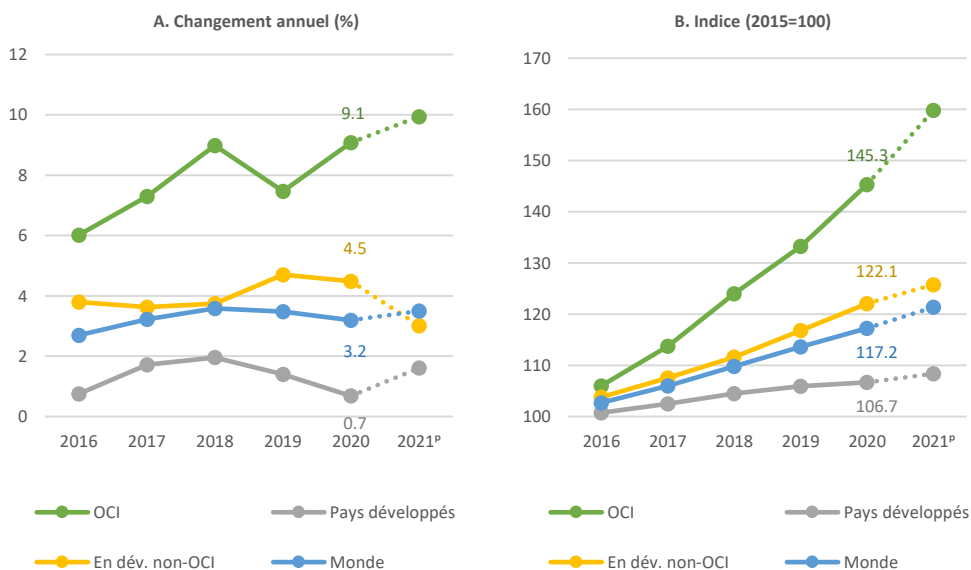
## Inflation

### L'inflation a augmenté à 9,1% alors qu'elle a diminué dans le monde entier

Avec l'effondrement des taux de croissance économique dû à la crise pandémique, l'inflation des prix à la consommation - mesurée par l'indice des prix à la consommation (IPC) - a diminué dans la plupart des pays du monde en 2020. Néanmoins, contrairement au taux d'inflation mondial, qui a diminué de 0,3 point de pourcentage pour atteindre 3,2 %, l'inflation dans les pays de l'OCI a fortement augmenté pour atteindre 9,1 % en 2020, contre 7,5 % en 2019. Considérant que le taux d'inflation a baissé à 0,7% dans les pays développés et à 4,5% dans les pays en développement non membres de l'OCI, les pays de l'OCI, en moyenne, ont continué à avoir un taux d'inflation plus élevé en 2020. Cette tendance devrait se poursuivre en 2021 également, étant donné que l'inflation devrait encore augmenter pour atteindre 9,9 % dans les pays de l'OCI, mais seulement 3,5 % dans le monde (*Graphique 2.16.A*).

Avec les taux d'inflation observés sur la période de 5 ans allant de 2016 à 2020, les prix moyens à la consommation dans les pays de l'OCI étaient 45,3 % plus élevés en 2020 par rapport à 2015, ce qui était considérablement supérieur à l'augmentation moyenne mondiale de 17,2 %. Au cours de la même période, les prix moyens ont augmenté de 22,1% dans les pays en développement non membres de l'OCI et de seulement 6,7% dans les pays développés (*Graphique 2.16.B*).

Graphique 2.16: Taux d'inflation (moyenne annuelle des prix à la consommation)

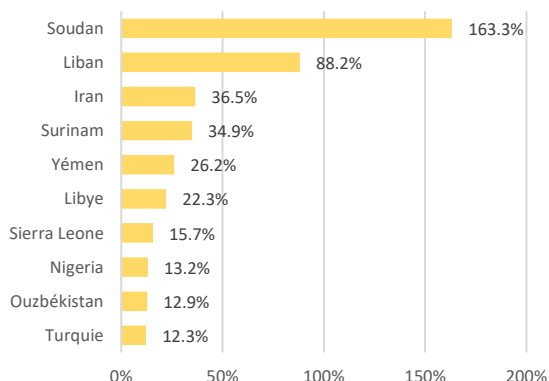


Source: Calculs effectués par le personnel du SESRIC basés sur le FMI, base de données des Perspectives de l'économie mondiale, avril 2021.

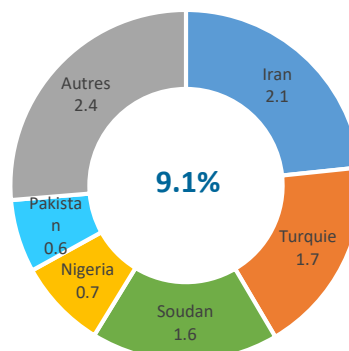
Note: P= Projection Moyennes des groupes sont calculés sous la forme d'une moyenne pondérée des indices des prix nationaux, les pondérations étant le PIB de chaque pays respectif en dollars courants internationaux basés sur la PPA. Le groupe des pays en développement non membres de l'OCI exclut le Venezuela. Couverture des données: 56 pays de l'OCI, 91 pays en développement non membres de l'OCI et 39 pays développés.



Graphique 2.17: Les 10 premiers pays de l'OCI par taux d'inflation (2020)



Graphique 2.18: Principaux contributeurs à l'inflation, 2020 (points de pourcentage)



Source: FMI, Perspectives de l'économie mondiale, avril 2021  
 Note: Variation annuelle moyenne de l'IPC Couverture des données: 55 pays de l'OCI

Parmi les pays de l'OCI, le Soudan a enregistré le taux d'inflation le plus élevé, soit 163,3 % en 2020, qui était également le troisième plus élevé au monde après le Venezuela et le Zimbabwe. Viennent ensuite le Liban, l'Iran, le Suriname et le Yémen, qui figurent tous parmi les dix pays où l'inflation est la plus élevée au monde. La Libye, la Sierra Leone, le Nigeria, l'Ouzbékistan et la Turquie ont complété la liste des dix premiers pays de l'OCI (*Graphique 2.17*). En 2020, il y avait également des pays de l'OCI avec un taux d'inflation négatif, signalant une baisse de la moyenne annuelle des prix à la consommation par rapport à l'année précédente. Ces pays, surtout du Moyen-Orient, étaient les suivants : Qatar (-2,7%), Bahreïn (-2,3%), Émirats arabes unis (-2,1%), Maldives (-1,6%), Malaisie (-1,1%), Oman (-0,9%) et Palestine (-0,7%). Dans l'ensemble, l'Iran, la Turquie, le Soudan, le Nigeria et le Pakistan, compte tenu de leur poids dans l'économie de l'OCI, ont été les principaux contributeurs au taux d'inflation moyen de l'OCI en 2020 (9,1 %), représentant environ les trois quarts du taux d'inflation (*Graphique 2.18*).

## Balance fiscale

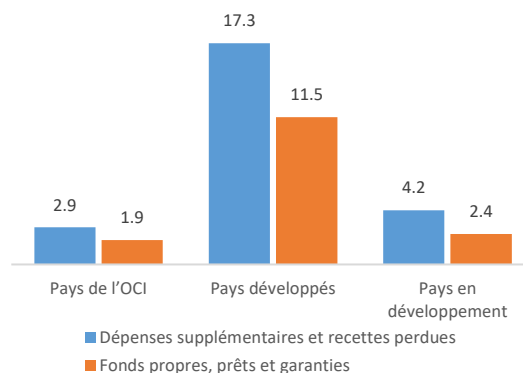
### Seulement 4 pays avec un excédent budgétaire en 2020

Comme nous l'avons déjà mentionné dans le chapitre précédent, les mesures budgétaires mises en œuvre pour contenir les effets de la pandémie, combinées à la réduction des recettes publiques due à la récession économique, ont entraîné des déficits publics historiquement élevés dans le monde entier (voir *Graphique 1.17* ci-dessus). Les déficits se sont également creusés dans les pays de l'OCI, atteignant en moyenne 7,6 % du PIB en 2020, contre 3,6 % l'année précédente. Cette expansion des déficits résulte de l'augmentation des dépenses de 26,1 % à 27,7 % du PIB et de la diminution simultanée des recettes de 22,5 % à 20,1 % du PIB. Les projections actuelles pour l'année 2021 indiquent une baisse des dépenses à 26,1 % du PIB et une augmentation des recettes à 20,8 % du PIB, entraînant une réduction des déficits à 5,3 % du PIB, toujours au-dessus des niveaux pré-pandémiques (*Graphique 2.19*).



En ce qui concerne le soutien fiscal canalisé pour atténuer l'impact de la pandémie, les données disponibles montrent que les pays de l'OCI, en moyenne, ont fourni un soutien relativement limité par rapport à leur PIB, comparé aux pays développés et en développement. Le soutien sous forme de dépenses supplémentaires et de recettes perdues s'élève en moyenne à 2,9% du PIB dans l'OCI, contre 17,3% dans les pays développés et 4,2% dans les pays en développement. De même, le soutien fourni sous forme de prêts, de capitaux propres et de garanties pour atténuer les impacts de la COVID-19 s'est élevé à 1,9% du PIB dans les pays de l'OCI, alors que ce ratio a atteint 11,5% dans les pays développés et 2,4% dans les pays en développement (*Graphique 2.21*).

*Graphique 2.21: Soutien fiscal du gouvernement en réponse au COVID-19 (en pourcentage du PIB de 2020)*



Source: Moniteur des finances publiques, FMI: Base de données des mesures fiscales des pays en réponse à la pandémie de COVID-19, juillet 2021  
 Note: Les données concernent la période allant de janvier 2020 au 5 juin 2021. Couverture des données: 52 pays de l'OCI, 92 pays en développement non membres de l'OCI et 37 pays développés. Les moyennes des groupes de pays sont pondérées par le PIB de 2020 en PPA.

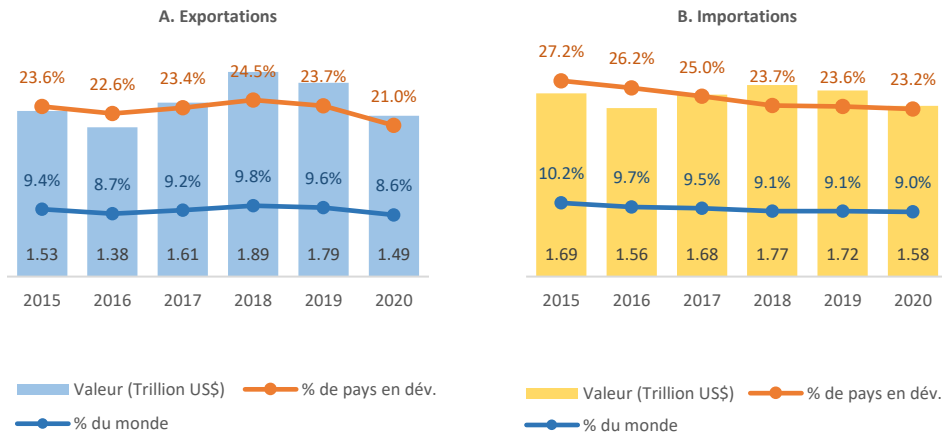
Au niveau de chaque pays, les dépenses supplémentaires et les recettes perdues ont atteint 6,9 % du PIB aux Maldives, suivies de la Guinée-Bissau (6,7 %), du Togo (6,2 %), de la République kirghize (6,1 %) et du Tchad (5,8 %). Les principaux pays qui ont fourni des prêts, des fonds propres et des garanties sont la Turquie (9,5 %), le Maroc (4,6 %), la Malaisie (3,5 %), le Kazakhstan (2,9 %) et l'Azerbaïdjan (2,7 %).

### Commerce des marchandises

**Les exportations et les importations ont encore diminué de 17,0 % et 8,3 %, respectivement**

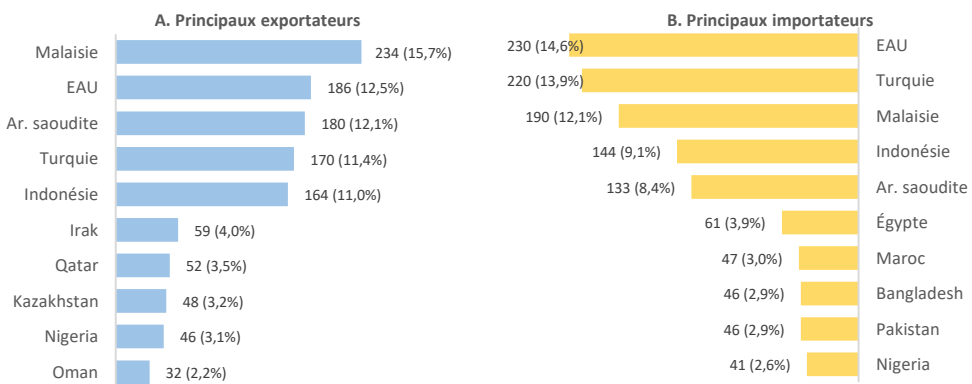
Selon les données du FMI (Direction of Trade Statistics - DOTS), la valeur annuelle du commerce mondial de marchandises, après avoir diminué de 2,7 % en 2019, a encore baissé de 7,3 % en 2020 en raison de la pandémie. Les exportations et les importations des pays de l'OCI ont suivi une évolution parallèle, même si les baisses ont été nettement plus marquées, en particulier pour les exportations. Déjà en baisse de 5,4% en 2019, les exportations de marchandises des pays de l'OCI ont encore chuté de 17,0% en 2020. Les importations de marchandises ont diminué de 8,3 % en 2020, après une chute de 2,8 % l'année précédente. Par conséquent, les exportations, qui ont baissé à 1,49 trillion de dollars en 2020, ont représenté une part plus faible des exportations mondiales ; 8,6% en 2020 contre 9,6% en 2019. Les importations, qui ont diminué à 1,58 trillion de dollars, ont également eu une part un peu plus faible dans les importations mondiales, passant de 9,1% en 2019 à 9,0% en 2020. Comparativement à la performance des pays en développement, les exportations et les importations des pays de l'OCI ont également chuté de manière plus marquée en 2020, étant donné que la part des pays de l'OCI dans les exportations totales et dans les importations totales des pays en développement a également diminué, passant de 23,7% à 21,0% pour les premières et de 23,6% à 23,2% pour les secondes (*Graphique 2.22*).

Graphique 2.22: Commerce international de marchandises des pays de l'OCI



En ce qui concerne la part des pays membres individuels dans les exportations totales de marchandises du groupe de l'OCI, on observe que la majeure partie des exportations totales continue d'être concentrée dans quelques pays (*Graphique 2.23.A*). En 2020, les cinq premiers exportateurs représentaient 62,8 % des exportations totales de marchandises de tous les pays membres, tandis que les dix premiers représentaient 78,7 %. La Malaisie, avec 234 milliards de dollars d'exportations de marchandises et 15,7% de part dans le total des exportations de l'OCI, est devenu le plus grand exportateur en 2020. Elle était suivie par les Émirats arabes unis (186 milliards de dollars, 12,5%), l'Arabie saoudite (180 milliards de dollars, 12,1%), la Turquie (170 milliards de dollars, 11,4%) et l'Indonésie (164 milliards de dollars, 11,0%). En outre, l'Irak, le Qatar, le Kazakhstan, le Nigeria et Oman figurent sur la liste des 10 premiers exportateurs de l'OCI en 2020.

Graphique 2.23: Principaux pays de l'OCI dans le commerce international de marchandises, 2020 (US\$, milliards)



Source: FMI, Statistiques sur la direction du commerce (DOTS).  
 Note: Les chiffres entre parenthèses indiquent la part du pays respectif dans le total de l'OCI. Couverture des données: 57 pays de l'OCI.

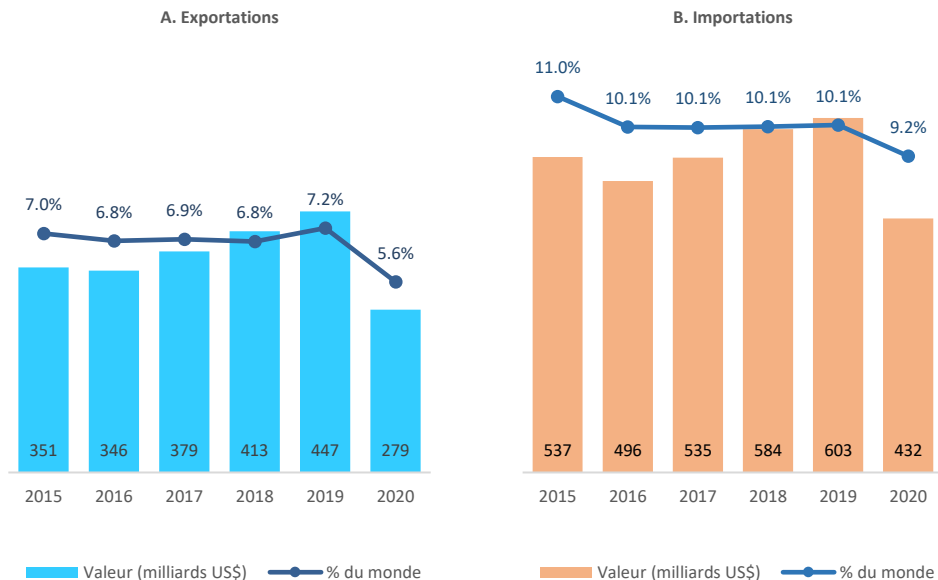


Comme dans le cas des exportations, les importations de marchandises des pays de l'OCI étaient également fortement concentrées dans quelques pays en 2020. Comme le montre le *Graphique 2.23.B*, avec 230 milliards de dollars d'importations, les Émirats arabes unis ont pris la tête du classement des principaux importateurs, représentant 14,6 % des importations totales de l'OCI. Il est suivi par la Turquie (220 milliards de dollars, 13,9%), la Malaisie (190 milliards de dollars, 12,1%), l'Indonésie (144 milliards de dollars, 9,1%) et l'Arabie saoudite (133 milliards de dollars, 8,4%). En conséquence, ces cinq plus grands importateurs ont représenté 58,1% des importations totales de marchandises de l'OCI, tandis que pour les dix plus grands pays, qui comprennent en outre l'Égypte, le Maroc, le Bangladesh, le Pakistan et le Nigeria, ce ratio a atteint 73,4%.

### Commerce des services *La pandémie a touché plus sévèrement les pays de l'OCI*

L'impact de la pandémie sur le commerce international a été plus critique dans les services que dans les biens. La valeur du commerce mondial des services a diminué d'un cinquième en 2020 par rapport à l'année précédente, selon les statistiques de l'Organisation mondiale du commerce (OMC). Les pays de l'OCI ont connu une chute encore plus importante dans le commerce des services. Leurs exportations de services ont diminué de 37,6 % et se sont élevées à 279 milliards de dollars, de sorte que leur part dans les exportations mondiales de services est tombée à 5,6 % en 2020, contre 7,2 % un an plus tôt (*Graphique 2.24.A*). De même, leurs importations de services ont enregistré une baisse de 28,4 % et se sont élevées à 432 milliards de dollars, leur part dans les importations mondiales de services ayant diminué à 9,2 % en 2020, contre une part constante de 10,1 % au cours des quatre années précédentes (*Graphique 2.24.B*).

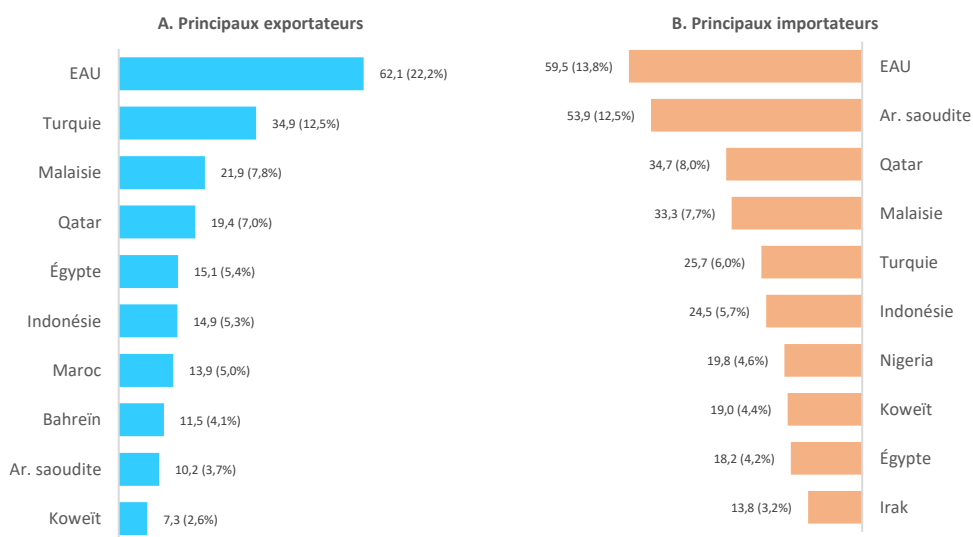
Graphique 2.24: Commerce international des services des pays de l'OCI



Source: Portail de données de l'OMC.

Comme dans le cas du commerce des marchandises, le commerce des services des pays de l'OCI était également concentré dans certains pays en 2020. Les Émirats arabes unis, avec 62,1 milliards de dollars d'exportations de services et une part de 22,2% des exportations totales de services de l'OCI, ont été le premier exportateur de services. Il a été suivi par la Turquie (34,9 milliards de dollars, 12,5%), la Malaisie (21,9 milliards de dollars, 7,8%), le Qatar (19,4 milliards de dollars, 7,0%) et l'Égypte (15,1 milliards de dollars, 5,4%) (*Graphique 2.25.A*). Ensemble, ces cinq pays ont représenté 54,9 % du total. Pour les dix premiers exportateurs, qui comprenaient également l'Indonésie, le Maroc, le Bahreïn, l'Arabie saoudite et le Koweït, ce ratio est passé à 75,6 %. En ce qui concerne les importations de services, les Émirats arabes unis ont également

*Graphique 2.25: Principaux pays de l'OCI dans le commerce international des services, 2020 (US\$, milliards)*



Source: Portail de données de l'OMC.

Note: Les chiffres entre parenthèses indiquent la part du pays respectif dans le total de l'OCI. Couverture des données: 48 pays de l'OCI.

été le principal importateur, enregistrant une valeur de 59,5 milliards de dollars, soit 13,8 % des importations totales de services de l'OCI. Il a été suivi par l'Arabie saoudite (53,9 milliards de dollars, 12,5%), le Qatar (34,7 milliards de dollars, 8,0%), la Malaisie (33,3 milliards de dollars, 7,7%) et la Turquie (25,7 milliards de dollars, 6,0%) (*Graphique 2.25.A*). Alors que ces cinq plus grands importateurs représentaient 48,0 % du total, ce ratio a atteint 70,0 % pour les dix plus grands pays qui comprenaient en outre l'Indonésie, le Nigeria, le Koweït, l'Égypte et l'Irak.

## Balance commerciale

## Les pays de l'OCI sont des importateurs nets de marchandises et de services

Les analyses ci-dessus sur le commerce des marchandises et des services indiquent que les pays de l'OCI ne jouent pas un rôle suffisant dans le commerce mondial. Avec une baisse surproportionnelle de leurs flux commerciaux observée en 2020, leur contribution aux flux mondiaux de biens et de services est restée inférieure à leur potentiel. Des niveaux de capacité inadéquats dans les secteurs de la fabrication et des services et une forte dépendance à l'égard

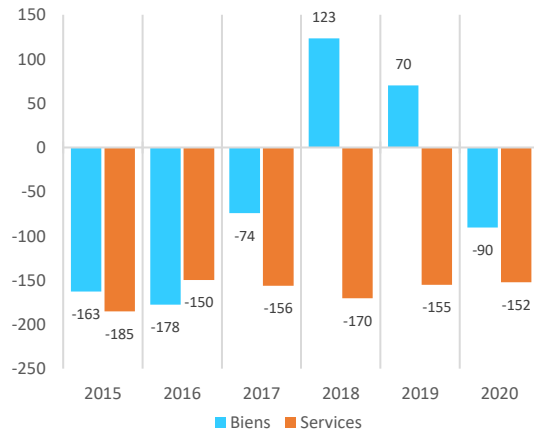




des exportations de matières premières et de produits primaires les rendent plus vulnérables aux chocs mondiaux - comme dans le cas de la pandémie actuelle - et moins compétitifs sur les marchés internationaux pour devenir des exportateurs nets de biens et de services.

Les pays de l'OCI, dans l'ensemble, sont devenus des importateurs nets de marchandises en 2020, avec un déficit commercial s'élevant à 90 milliards de dollars, contre un excédent de 70 milliards de dollars l'année précédente (*Graphique 2.26*). Individuellement, la Turquie (50 milliards de dollars), les Émirats arabes unis (44 milliards de dollars), l'Égypte (34 milliards de dollars), le Pakistan (24 milliards de dollars) et le Maroc (22 milliards de dollars) ont enregistré les déficits les plus marqués. D'autre part, 19 pays membres ont déclaré un excédent en 2020, le plus important étant celui de l'Arabie saoudite (48 milliards de dollars), suivi de la Malaisie (44 milliards de dollars), du Qatar (26 milliards de dollars), de l'Irak (23 milliards de dollars) et de l'Indonésie (20 milliards de dollars).

*Graphique 2.26: Balance commerciale globale des pays de l'OCI (US\$, milliards)*



Source: FMI, Direction des statistiques commerciales (DOTS) ; OMC, portail de données.

En ce qui concerne le commerce des services, les pays de l'OCI sont restés des importateurs nets de services au cours de la période considérée. Les déficits globaux des pays de l'OCI dans le commerce des services se sont élevés à 152 milliards de dollars en 2020, soit presque le même montant que l'année précédente (155 milliards de dollars) (*Graphique 2.26*). Sur les 48 pays dont les données sont disponibles, seuls huit pays<sup>3</sup> ont effectivement déclaré un solde positif en 2020, contre 13 pays en 2019. Les excédents ont atteint un niveau de 9,2 milliards de dollars en Turquie, suivie du Maroc avec 6,8 milliards de dollars et des Émirats arabes unis avec 2,6 milliards de dollars. De l'autre côté du spectre, les déficits ont atteint 44 milliards de dollars en Arabie saoudite, suivie du Nigeria avec 16 milliards de dollars et du Qatar avec 15 milliards de dollars.

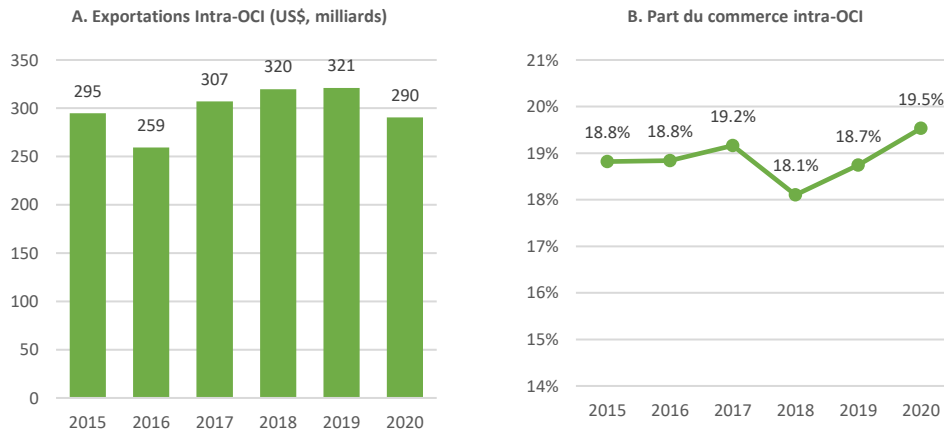
### Commerce intra-OCI

### La part du commerce intra-OCI atteint son niveau le plus élevé alors que le commerce s'effondre

La forte baisse des exportations totales de marchandises des pays de l'OCI (17,0 %) dans les conditions de la pandémie au cours de l'année 2020 était - en petite partie - due à une baisse du commerce entre les pays de l'OCI. Alors que leurs exportations vers les pays non membres de l'OCI ont diminué de 18,5 %, les exportations intra-OCI ont diminué dans une moindre mesure, de 9,5 %, pour atteindre 290 milliards de dollars en 2020 (*Graphique 2.27.A*). De même, l'année

<sup>3</sup> Turquie, Maroc, Émirats arabes unis, Bahreïn, Albanie, Maldives, Togo et Gambie.

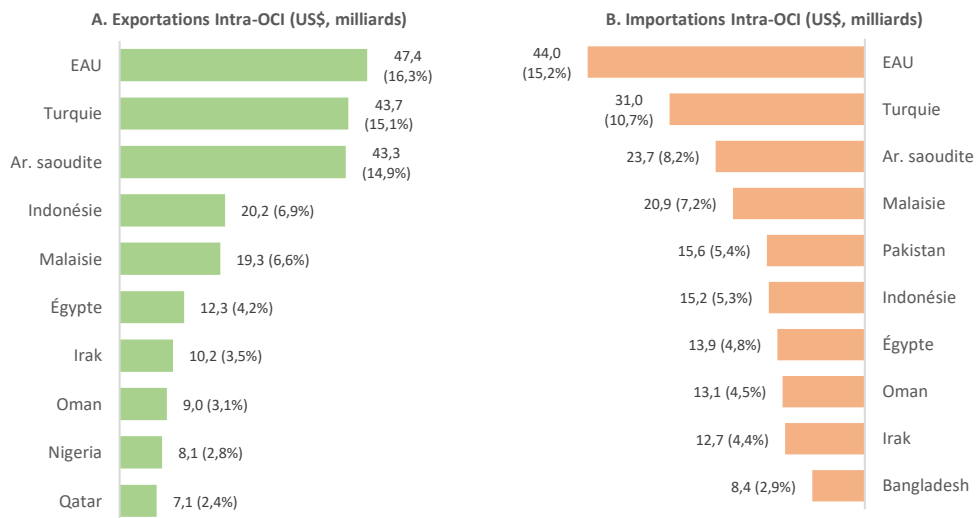
Graphique 2.27: Commerce des marchandises au niveau intra-OCI



Source: Calculs du personnel du SESRIC basés sur les statistiques de la Direction des statistiques commerciales du FMI (DOTS)

précédente, les exportations intra-OCI ont légèrement augmenté de 0,4% malgré la chute de leurs exportations totales de 5,4%. Ces évolutions se sont traduites par une augmentation de la part du commerce intra-OCI dans le commerce total des pays de l'OCI au cours des deux dernières années, passant de 18,1% en 2018 à 18,7% en 2019 et 19,5% en 2020, soit le taux le plus élevé atteint au cours de la dernière décennie (*Graphique 2.27.B*). Toutefois, la faible croissance des flux commerciaux intra-OCI réduit les perspectives d'atteindre l'objectif de 25% défini dans le Programme d'action décennal de l'OCI (OCI-2025).

Graphique 2.28: Principaux pays de l'OCI dans le commerce de marchandises intra-OCI, 2020



Source: Calculs du personnel du SESRIC basés sur les statistiques de la Direction des statistiques commerciales du FMI (DOTS)  
 Note: Les chiffres entre parenthèses indiquent la part du pays respectif dans le total de l'OCI.



Parmi les pays de l'OCI, les Émirats arabes unis ont été le plus grand exportateur à destination des pays membres de l'OCI en 2020. Le total des exportations du pays à destination des autres pays membres s'est élevé à 47,4 milliards de dollars, soit 16,3 % du total des exportations intra-OCI. Il a été suivi par la Turquie (43,7 milliards de dollars, 15,1%), l'Arabie saoudite (43,3 milliards de dollars, 14,9%), l'Indonésie (20,2 milliards de dollars, 6,9%) et la Malaisie (19,3 milliards de dollars, 6,6%). Seuls les quatre premiers pays représentaient ensemble plus de la moitié (53,2%) des exportations totales intra-OCI, tandis que ce ratio atteignait 76,0% pour les 10 premiers pays (*Graphique 2.28.A*).

Quant aux importations intra-OCI, les Émirats arabes unis ont également été le plus grand importateur des pays membres de l'OCI en 2020. Ses importations totales en provenance des autres pays membres se sont élevées à 44,0 milliards de dollars, soit 15,2% des importations totales intra-OCI. Il a été suivi par la Turquie (31,0 milliards de dollars, 10,7%), l'Arabie saoudite (23,7 milliards de dollars, 8,2%), la Malaisie (20,9 milliards de dollars, 7,2%) et le Pakistan (15,6 milliards de dollars, 5,4%). Ces cinq plus grands importateurs représentaient ensemble 46,7% des importations totales intra-OCI en 2020, tandis que ce ratio atteignait 68,5% pour les 10 plus grands importateurs (*Graphique 2.28.B*).

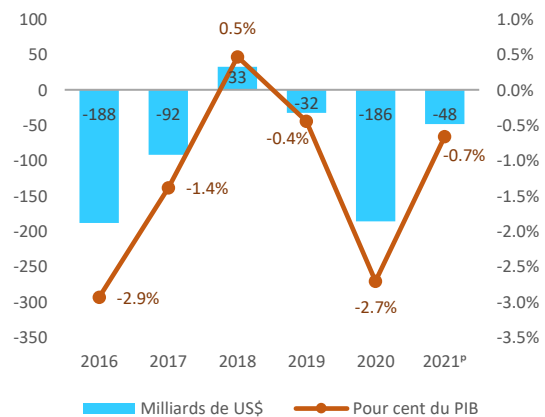
### Balance des comptes courants

### Les déficits se sont creusés à 186 milliards de dollars

Les pays de l'OCI, en termes agrégés, ont enregistré des déficits des comptes courants chaque année depuis 2015, à l'exception de 2018, où ils ont enregistré un excédent de 33 milliards de dollars. En 2020, les déficits ont augmenté pour atteindre 186 milliards de dollars, soit 5,7 fois les déficits de l'année précédente (32 milliards de dollars). Ainsi, les déficits de 2020 représentaient 2,7 % du PIB, contre 0,4 % en 2019 (*Graphique 2.29*). Étant donné que les déficits du commerce des services ont en fait diminué de 3 milliards de dollars des États-Unis en 2020, comme l'illustre le *Graphique 2.26* ci-dessus, la détérioration de la balance du commerce des marchandises (d'un excédent de 70 milliards de dollars des États-Unis en 2019 à un déficit de 90 milliards de dollars des États-Unis en 2020) a contribué de manière significative au creusement des déficits des comptes courants. Pour l'avenir, les projections du FMI indiquent une réduction des déficits à 48 milliards de dollars, soit 0,7 % du PIB, en 2021.

Parmi les pays de l'OCI, la Turquie a enregistré le plus grand déficit du compte courant en termes nominaux en 2020, s'élevant à 36,7 milliards de dollars. Elle était suivie par l'Irak (25,5), le Nigeria (15,8), l'Algérie (15,1),

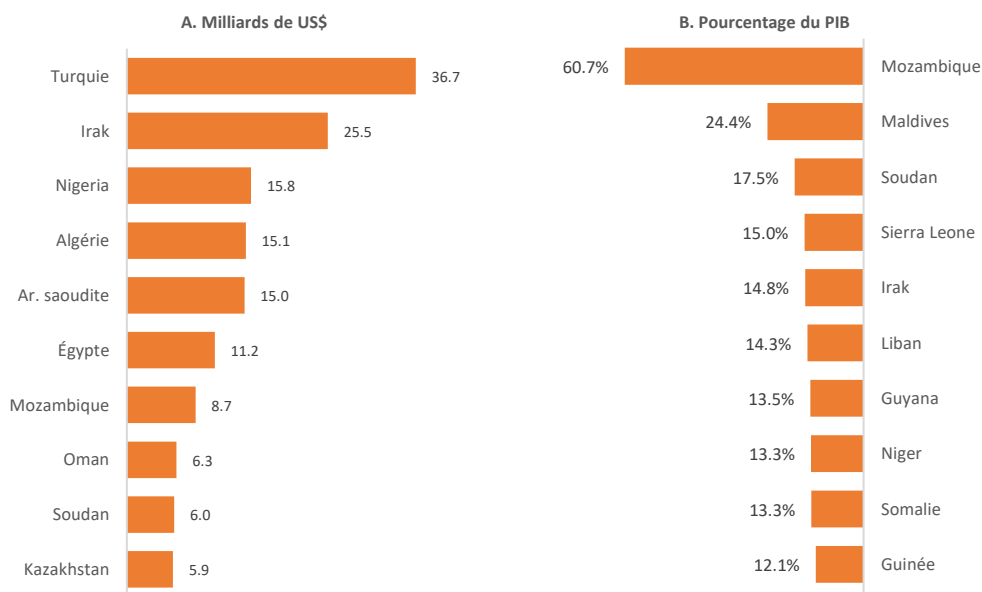
*Graphique 2.29: Balance globale du compte courant des pays de l'OCI*



Source: FMI, Perspectives de l'économie mondiale, avril 2021  
Couverture des données: 56 pays de l'OCI.

l'Arabie saoudite (15,0) et l'Égypte (11,2) (*Graphique 2.30.A*). En pourcentage du PIB, le déficit a atteint 60,7 % au Mozambique, 24,4 % aux Maldives, 17,5 % au Soudan, 15,0 % en Sierra Leone et 14,8 % en Irak (*Graphique 2.30.B*), alors qu'il était également de 10 % ou plus dans 13 autres pays de l'OCI<sup>4</sup>.

*Graphique 2.30: Pays de l'OCI présentant les plus grands déficits des comptes courants, 2020*



Source: FMI, Perspectives de l'économie mondiale, avril 2021

## Investissements directs étrangers

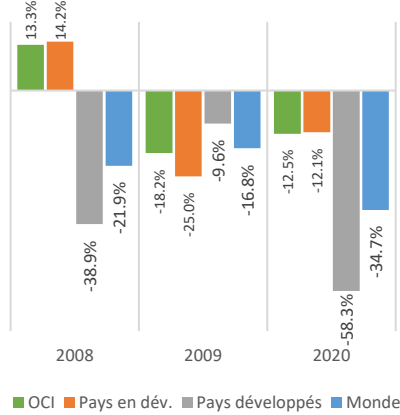
## La part des pays de l'OCI dans les flux d'IDE mondiaux a atteint 10 %

La chute dramatique d'un tiers (34,7 %) des entrées mondiales d'IDE en 2020 en raison de la crise pandémique résulte en grande partie d'une baisse de 58,3 % des flux à destination des pays développés, contre une baisse de 12,1 % dans les pays en développement. Les flux vers les pays de l'OCI ont suivi une évolution similaire à celle des pays en développement et ont diminué de 12,5 %. Il convient de noter que la chute annuelle des flux d'IDE mondiaux a été moins accentuée pendant la crise financière mondiale de 2008/2009, -21,9 % en 2008 et -16,8 % en 2019 (*Graphique 2.31*). Avec le déclenchement de la crise dans les pays développés, les flux d'IDE vers ces derniers ont chuté de 38,9 % en 2008, tandis que les flux à destination des pays en développement et les pays de l'OCI ont augmenté de 14,2 % et 13,3 %, respectivement. Toutefois, à mesure que la crise s'étendait aux pays en développement, les flux vers le monde en développement se sont contractés plus sévèrement en 2009, même à des taux plus élevés qu'en 2020.

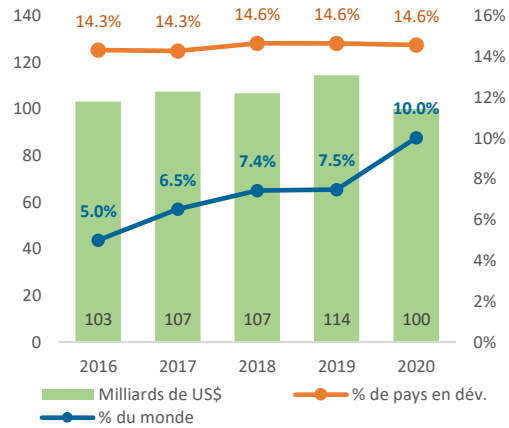
<sup>4</sup> La Mauritanie, la Libye, le Sénégal, l'Albanie, l'Algérie, le Bahreïn, la Guinée-Bissau et l'Oman, en plus de ceux qui ont été présentés dans le *Graphique 2.30.B*.



Graphique 2.31: Variation annuelle des entrées d'IDE pendant les crises: 2008/2009 vs 2020



Graphique 2.32: Entrées d'IDE vers les pays de l'OCI



Source: Calcul du personnel du SESRIC basé sur les données de la CNUCED, Rapport sur l'investissement dans le monde 2021, Tableaux annexes.

Couverture des données: 55 pays de l'OCI. Les pays en développement comprennent également les économies en transition, qui sont classées séparément par la CNUCED.

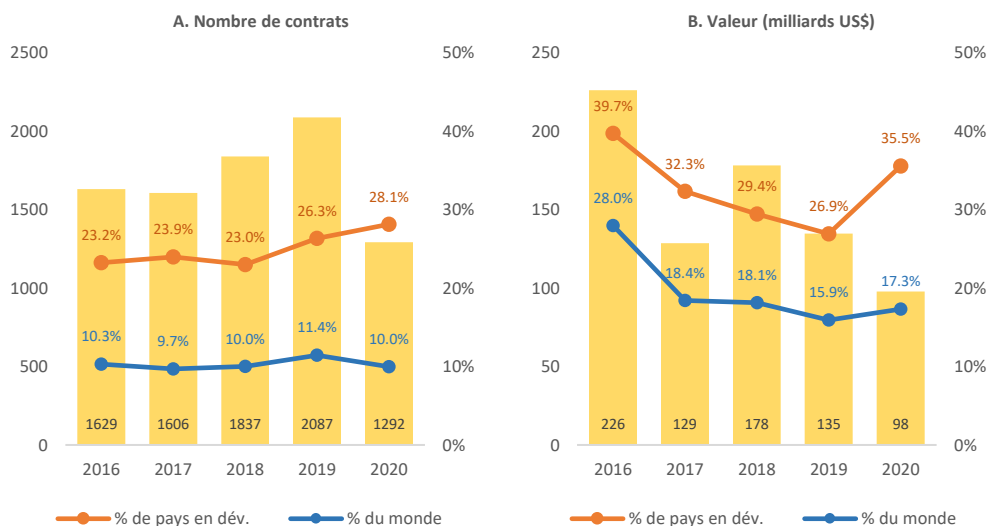
Avec une baisse modérée en 2020, les flux d'IDE vers les pays de l'OCI s'élèvent à 100 milliards de dollars en 2020, contre 114 milliards de dollars en 2019 (*Graphique 2.32*). La tendance la plus résiliente des flux vers les pays de l'OCI et vers les pays en développement dans leur ensemble a entraîné une augmentation de leur part dans les flux mondiaux d'IDE en 2020. Alors que la part des pays en développement a atteint 69%, celle des pays de l'OCI a augmenté jusqu'à 10,0%, le taux le plus élevé de la dernière décennie. La part des pays de l'OCI dans les flux à destination des pays en développement a été mesurée à 14,6% en 2020 et est restée presque inchangée au cours de la dernière période de 5 ans en raison des tendances parallèles des flux en direction des deux groupes.

Les investissements greenfield<sup>5</sup>, qui revêtent une importance particulière pour les pays en développement en raison des plus grandes possibilités de croissance et d'emploi qu'ils ont à offrir, ont chuté de 33,3 % au niveau mondial pour atteindre un niveau record de 564 milliards de dollars en 2020. Toutefois, par rapport à l'évolution de l'ensemble des flux d'IDE, les investissements sur site vierge ont connu un déclin plus marqué dans les pays en développement (45,1%) que dans les pays développés (16,4%). Dans les pays de l'OCI, la baisse a également été substantielle, tant en valeur qu'en nombre de projets annoncés Greenfield d'IDE (*Graphique 2.33*). Le nombre de projets a diminué de 38,1 % pour atteindre 1 292 - le chiffre le plus bas depuis 2008 - tandis que la valeur des projets a baissé de 27,4 % pour atteindre 98 milliards de dollars, soit moins de 100 milliards de dollars pour la première fois, les données disponibles remontant à 2003. Par conséquent, en termes de nombre de projets, les pays membres de l'OCI représentaient 10,0 % du total mondial en 2020, contre 11,4 % en 2019, tandis que leur part dans le total des pays en développement est passée de 26,3 % à 28,1 %. En termes de valeur des

<sup>5</sup> Une forme d'IDE où une société mère lance une nouvelle entreprise dans un pays étranger en construisant de nouvelles installations opérationnelles à partir de zéro au lieu d'acheter une installation existante dans ce pays. Ces types d'investissement sont cruciaux pour le développement des capacités productives et des infrastructures et pour les perspectives d'une reprise durable (CNUCED, 2021a).

projets, leur part a augmenté à la fois dans le total mondial et dans le total des pays en développement, passant respectivement de 15,9% à 17,3% et de 26,9% à 35,5%.

Graphique 2.33: Projets d'investissement Greenfield annoncés destinés aux pays de l'OCI

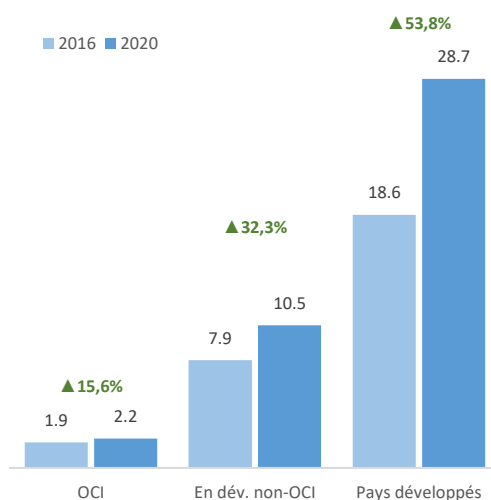


Source: CNUCED, Rapport sur l'investissement dans le monde 2021, Tableaux annexes.

Compte tenu des développements ci-dessus, le stock mondial d'IDE entrants représentera 41 400 milliards de dollars en 2020, soit une augmentation de 45,3 % par rapport au niveau de 2016. Au cours de la même période de cinq ans, les stocks d'IDE n'ont augmenté que de 15,6% pour atteindre 2,2 trillions de dollars dans les pays de l'OCI, alors qu'ils ont augmenté d'un tiers (32,3%) dans les pays en développement non membres de l'OCI et de la moitié (53,8%) dans les pays développés (Graphique 2.34). Ainsi, les pays de l'OCI ont accueilli une part plus faible des stocks mondiaux d'IDE entrants en 2020 (5,2%) qu'en 2016 (6,6%). La majeure partie des stocks mondiaux a continué d'être hébergée par les pays développés, dont la part était de 69,4 % en 2020.

Comme c'est le cas pour d'autres agrégats macroéconomiques majeurs, les flux et les stocks d'IDE entrants ont également présenté un niveau élevé de concentration entre les pays de l'OCI, la majeure partie des flux étant toujours dirigée vers un petit nombre d'entre eux. Les flux entrants à destination des Émirats arabes unis seulement (19,9 milliards de dollars) et de l'Indonésie (18,6 milliards de dollars) ont

Graphique 2.34: Stock d'IDE entrants (US\$, trillion)



Source: CNUCED, Rapport sur l'investissement dans le monde 2021, Tableaux annexes.

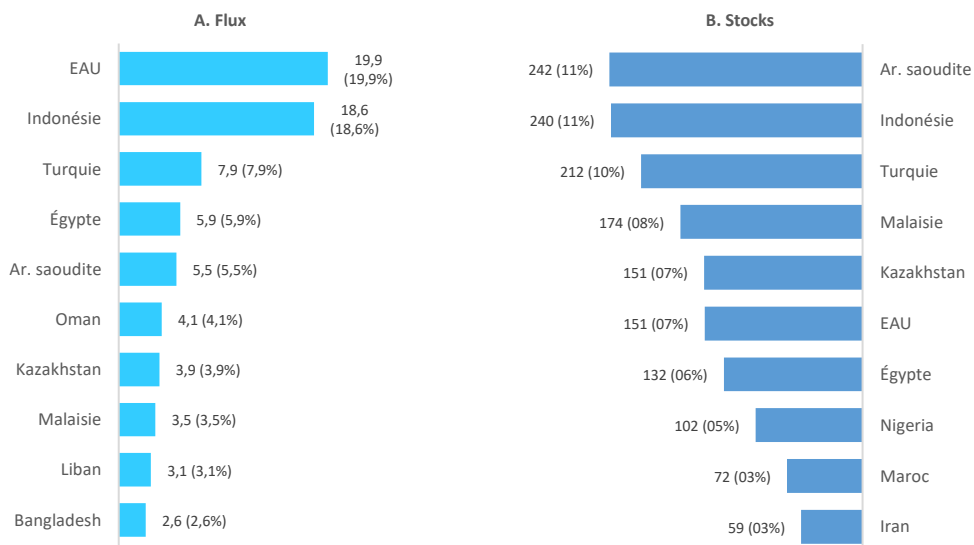
Couverture des données: 56 pays de l'OCI.



représenté 38,5 % des flux entrants totaux à destination de tous les pays de l'OCI en 2020. Ce ratio atteint 57,7% pour les 5 premiers pays et jusqu'à 74,8% pour les 10 premiers pays (*Graphique 2.35.A*).

Dans le cas des stocks d'IDE entrants, les cinq premiers pays, à partir de 2020, ont accueilli 47,0% du total de l'OCI tandis que les dix premiers pays ont représenté une part de 70,8% (*Graphique 2.35.B*). Avec des stocks d'IDE entrants de 242 milliards de dollars (11,2% du total de l'OCI), l'Arabie saoudite s'est classée au premier rang des pays de l'OCI. Elle était suivie par l'Indonésie (240 milliards de dollars, 11,1%), la Turquie (212 milliards de dollars, 9,8%), la Malaisie (174 milliards de dollars, 8,0%) et le Kazakhstan (151 milliards de dollars, 7,0%).

*Graphique 2.35: Pays de l'OCI avec les plus grands IDE entrants, 2020 (US\$, milliards)*



Source: CNUCED (2013a), Rapport sur l'investissement mondial 2021, (p:prévision).

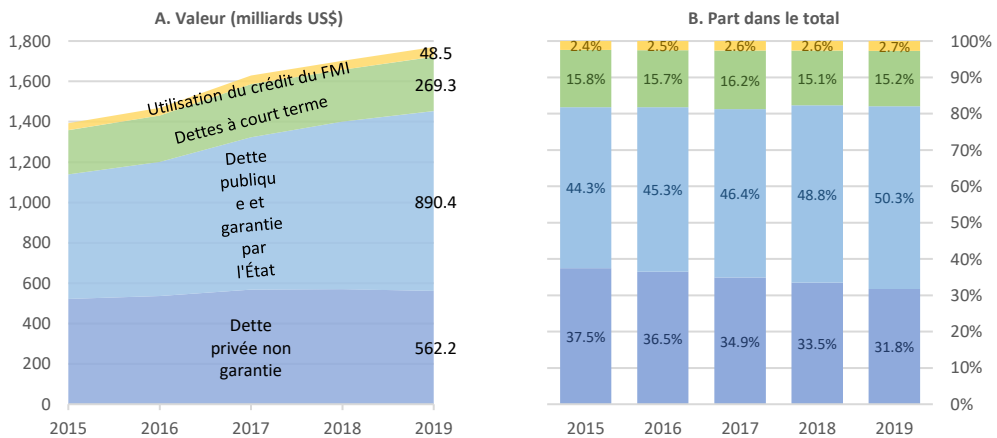
Note: Les chiffres entre parenthèses indiquent la part du pays respectif dans le total de l'OCI.

## Dette extérieure

### L'encours total de la dette extérieure augmente de 4,1 % pour atteindre 1,77 trillion de dollars en 2019

L'encours total de la dette extérieure des pays de l'OCI a augmenté de 69 milliards de dollars, soit 4,1 %, pour atteindre 1 770 milliards de dollars en 2019, contre 1 701 milliards de dollars en 2018. La dette publique et celle garantie par l'État, qui a augmenté de 60,5 milliards de dollars, soit 7,3%, pour atteindre 890,4 milliards de dollars, a contribué le plus à cette augmentation et a continué à être la composante la plus importante de l'encours total de la dette extérieure des pays de l'OCI (*Graphique 2.36*). Alors que ce type de dette représentait environ un tiers de l'encours total de la dette extérieure au début des années 2000, ce ratio a entamé une tendance à la baisse au cours des années suivantes, et après avoir atteint son point le plus bas à 42,6 % en 2014, il a régulièrement augmenté pour atteindre 50,3 % en 2019.

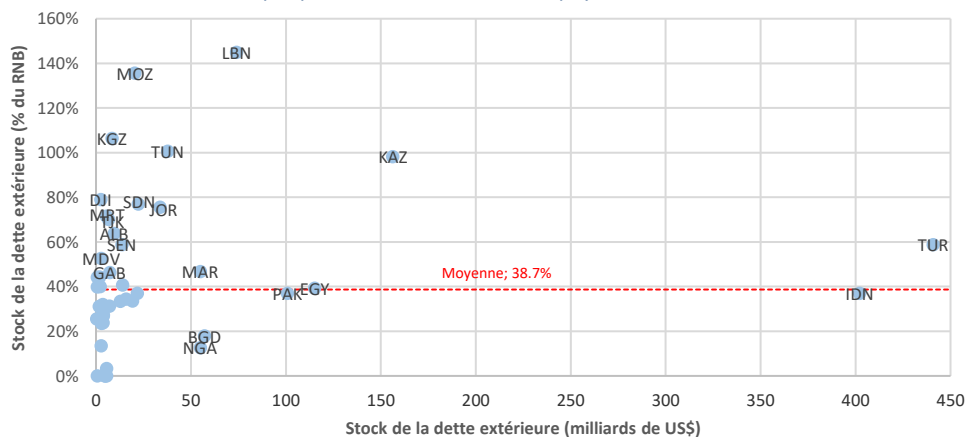
Graphique 2.36: Stock total de la dette extérieure des pays de l'OCI par composante



Source: Banque mondiale, indicateurs de développement dans le monde.  
Couverture des données: 45 pays de l'OCI.

La dette privée sans garantie a diminué de 8,1 milliards de dollars, soit 1,4 %, pour atteindre 562,2 milliards de dollars. Deuxième composante de l'encours total de la dette extérieure, elle a représenté une part de 31,8 % en 2019, contre 37,5 % en 2015. Dans l'ensemble, l'encours de la dette à long terme, qui comprend la dette publique, la dette garantie par l'État et la dette privée non garantie, s'est élevé à 1 453 milliards de dollars en 2019, soit une hausse de 52,4 milliards de dollars ou 3,7 % par rapport à l'année précédente, et a représenté 82,0 % de l'encours total de la dette extérieure. La dette à court terme a atteint 269,3 milliards de dollars en 2019, avec une augmentation de 12,0 milliards de dollars ou 4,7 % par rapport à l'année précédente, et a maintenu sa part à environ 15 %. Étant la plus petite composante de l'encours total de la dette extérieure, les crédits du FMI ont été la composante qui a proportionnellement le plus augmenté. Comparées à 2018, elles ont augmenté de 10,5 %, soit 4,6 milliards de dollars, pour atteindre 48,5 milliards de dollars en 2019, constituant 2,7 % de l'encours total de la dette extérieure.

Graphique 2.37: Endettement des pays de l'OCI, 2019



Source: Banque mondiale, indicateurs de développement dans le monde.  
Note: Voir l'annexe A pour les codes de pays. Couverture des données: 45 pays de l'OCI.





Parmi les pays de l'OCI, l'encours total de la dette extérieure de l'Indonésie est celui qui a le plus augmenté en termes nominaux (de 22,5 milliards de dollars) sur 2018/2019. L'Égypte et le Pakistan ont suivi avec une augmentation de 14,9 milliards de dollars et de 7,3 milliards de dollars, respectivement. En revanche, 10 des 45 pays disposant de données sur la dette ont enregistré une diminution de leur stock de dette au cours de la même période, à savoir le Liban, la Turquie, l'Iran, le Kazakhstan, l'Azerbaïdjan, le Turkménistan, l'Albanie, l'Algérie, l'Afghanistan et Guyana. En 2019, la Turquie est restée le pays membre de l'OCI le plus endetté en termes nominaux, avec une valeur totale de la dette extérieure de 441 milliards de dollars, représentant 24,9 % de l'encours total de la dette extérieure des pays de l'OCI pour lesquels des données sont disponibles. La Turquie a été suivie par l'Indonésie (402 milliards de dollars), le Kazakhstan (156 milliards), l'Égypte (115 milliards) et le Pakistan (101 milliards) (*Graphique 2.37*). La Turquie et l'Indonésie représentaient ensemble près de la moitié (47,6 %) du total des dettes extérieures des pays de l'OCI en 2019.

En termes de poids de la dette par rapport à la taille économique d'un pays, le Liban était toutefois le pays de l'OCI le plus endetté en 2019, avec un stock de dette extérieure de près de 1,5 fois son revenu national brut (RNB), pour être plus précis un ratio dette/RNB de 144,9%. Il a été suivi par le Mozambique (135,7%), la République kirghize (106,4%), la Tunisie (100,8%) et le Kazakhstan (98,3%) (*Graphique 2.37*). Le ratio dette/RNB s'est établi en moyenne à 38,7 % pour les pays de l'OCI en 2019, soit une augmentation de 0,4 point de pourcentage par rapport à l'année précédente. Le Soudan a enregistré la plus forte augmentation du ratio, de 10,7 points de pourcentage, suivi de la Tunisie (9,3), de la Guinée-Bissau (6,9), du Pakistan (6,7) et du Mozambique (6,4).

Face à la pandémie de COVID-19, de nombreux pays de l'OCI ont adopté d'importants plans de relance économique pour atténuer les effets de la pandémie et protéger les entreprises et les ménages touchés. Certains d'entre eux sont confrontés à des contraintes considérables dans la mise en œuvre de plans de relance efficaces en raison de pertes de recettes et des baisses de leurs réserves. Les turbulences financières sur les marchés financiers mondiaux ont déjà provoqué des fuites de capitaux, un renversement des flux d'investissement et des dévaluations de devises. Conjugué à d'importantes pertes de recettes, le service de la dette devient particulièrement difficile pour les gouvernements, avec une probabilité accrue de faillites et de nouveaux échecs économiques. En conséquence, la dette extérieure totale devrait augmenter dans de nombreux pays à travers le monde, y compris les pays de l'OCI, en raison des énormes dépenses publiques en réponse à la pandémie.

## Réserves

### **Une nouvelle allocation de DTS pour augmenter les réserves de 77 milliards de dollars des États Unis**

Au début de la crise du COVID-19, les pays en développement ont été confrontés à des sorties de capitaux sans précédent, sous l'effet des ventes d'actifs de portefeuille par des investisseurs étrangers (OCDE, 2020b), une tendance habituelle selon laquelle les investisseurs internationaux

transfèrent des capitaux chez eux ou investissent dans des actifs plus sûrs lors de périodes d'incertitude. Pour faire face à la crise de la pandémie et aux instabilités financières qui en découlent, les responsables politiques ont eu recours à divers instruments, notamment aux réserves internationales. Face à la pénurie mondiale de liquidités en dollars, certaines banques centrales de pays en développement sont intervenues sur le marché des changes pour soutenir les monnaies qui se dépréciaient, et plusieurs banques centrales ont établi ou élargi des lignes de swap pour améliorer leurs réserves de change.

La capacité à utiliser les réserves internationales en temps de crise dépend des tampons constitués au fil du temps, ainsi que des besoins de financement. Par conséquent, la crise du COVID-19 et les chocs financiers associés ont une fois de plus mis en évidence la nécessité de disposer de réserves internationales suffisantes pour aider à préserver la stabilité macroéconomique et financière face à de tels chocs. À cet égard, étant donné les différences de disponibilité des réserves entre les pays, le choc n'a pas été uniforme entre les pays et ils ne sont pas entrés dans la crise de la même manière.

Les réserves internationales totales mondiales<sup>6</sup> s'élevaient à 14,5 trillions de dollars en 2020, soit une augmentation de 1,2 trillion de dollars ou 9,1 % par rapport à l'année précédente (*Graphique 2.38*). Près des deux tiers (64 %) de cette augmentation provenaient des pays développés, qui ont augmenté leurs réserves de 772 milliards de dollars, soit 13,6 %, pour atteindre 6,4 billions de dollars. Dans les pays en développement, les réserves ont augmenté de 423 milliards de dollars, soit 5,6 %, pour atteindre 8 000 milliards de dollars. En conséquence, les pays développés ont augmenté leur part dans les réserves mondiales, passant de 42,5 % en 2019 à 44,3 % en 2020, tandis que les pays en développement ont continué à en détenir la plus grande partie.

Dans les pays de l'OCI, les données 2020 disponibles pour 35 pays membres indiquent une baisse des réserves de 3,2 %, soit 47 milliards de dollars, par rapport à 2019. Parmi les 12 pays qui ont enregistré une diminution de leurs réserves en 2020, l'Arabie saoudite est arrivée en tête avec une baisse de 45,9 milliards de dollars des États-Unis. Elle est suivie par l'Algérie (14,4 milliards de dollars), l'Irak (13,6 milliards de dollars), la Turquie (12,4 milliards de dollars) et le Liban (9,8 milliards de dollars). Parmi les 23 autres pays dont les réserves augmenteront en 2020, le Bangladesh a enregistré la plus forte augmentation, soit 10,5 milliards de dollars, suivi du Maroc (9,6 milliards de dollars), du Koweït (8,3 milliards de dollars), de l'Indonésie (6,7 milliards de dollars) et du Kazakhstan (6,7 milliards de dollars). Dans l'ensemble, en 2020, l'Arabie saoudite disposait des réserves internationales les plus importantes, qui s'élevaient à 453,6 milliards de dollars, suivie par l'Indonésie (135,9 milliards de dollars), la Malaisie (107,6 milliards de dollars), les Émirats arabes unis (106,7 milliards de dollars) et la Turquie (93,2 milliards de dollars).

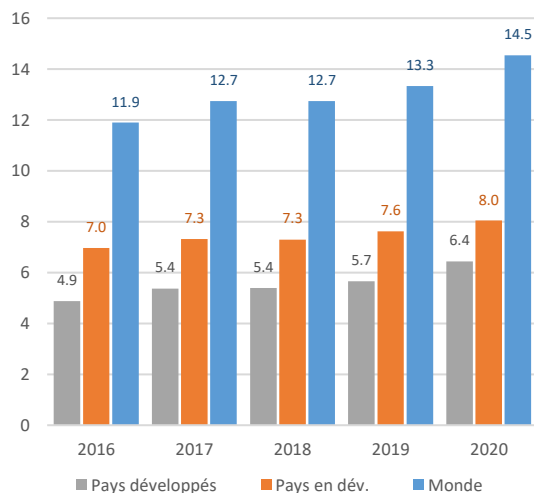
---

<sup>6</sup> Les réserves totales comprennent les avoirs en or monétaire, les droits de tirage spéciaux (DTS), les réserves des membres du FMI détenues par le FMI (position de réserve au FMI) et les avoirs en devises sous le contrôle des autorités monétaires.



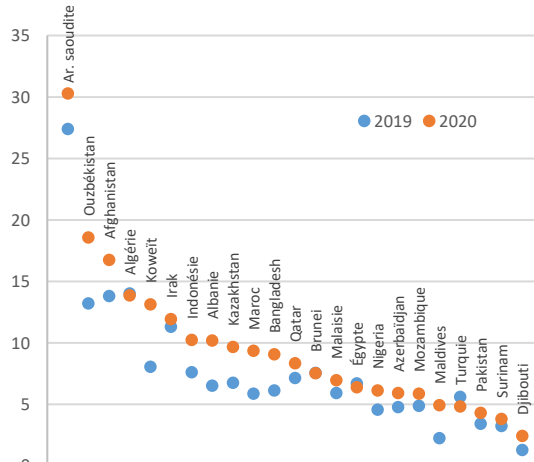
Les réserves en mois d'importations<sup>7</sup> se sont améliorées en 2020 dans tous les pays de l'OCI pour lesquels des données sont disponibles, à l'exception de la Turquie, de l'Égypte et de l'Algérie, comme l'indique le *Graphique 2.39*. Parmi les pays dont les données sont disponibles, seule la Turquie a enregistré une augmentation des importations en 2020, ce qui implique que la baisse des importations a contribué de manière significative à l'amélioration de l'adéquation des réserves des pays de l'OCI, malgré une baisse des réserves dans certains cas. L'Arabie saoudite, par exemple, a amélioré l'adéquation de ses réserves par rapport aux importations de 2,9 points de pourcentage malgré une baisse de ses réserves de 9,2 %, ses importations ayant diminué dans des proportions plus importantes (17,9 %). Le pays, dont les réserves équivalent à 30,3 mois d'importations, présentait l'adéquation des réserves la plus élevée en 2020. L'Ouzbékistan l'a suivi avec des réserves suffisantes pour couvrir 18,6 mois d'importations. Avec l'Afghanistan, l'Algérie et le Koweït, seuls cinq pays membres de l'OCI disposaient de réserves équivalant à plus d'un an d'importations.

*Graphique 2.38: Réserves totales, y compris l'or (en billions de dollars)*



Source: FMI, Statistiques financières internationales.

*Graphique 2.39: Total des réserves en mois d'importations*



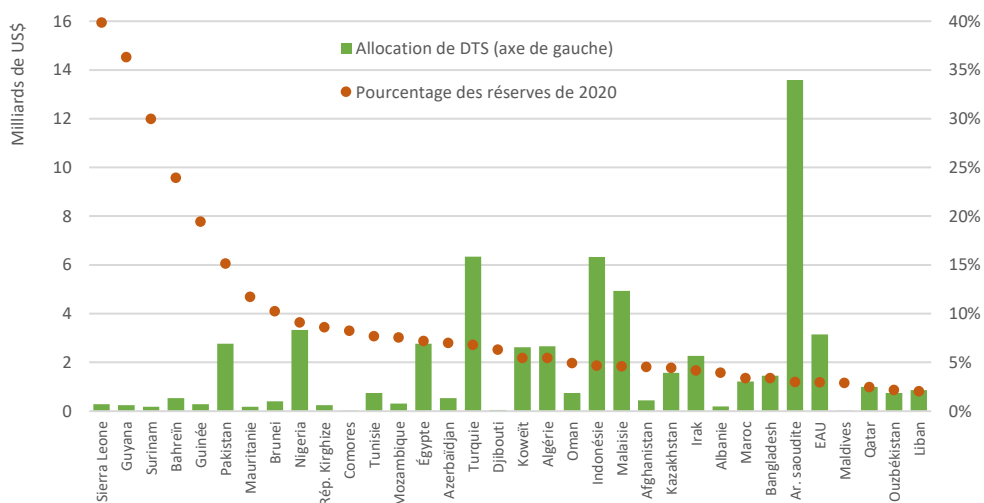
Source: FMI, Statistiques financières internationales.

L'allocation générale de droits de tirage spéciaux (DTS) équivalant à 650 milliards de dollars<sup>8</sup> pour stimuler la liquidité mondiale et répondre au besoin mondial de réserves à long terme (approuvée par le Conseil des gouverneurs du FMI le 2 août 2021) a amélioré les réserves des 190 membres actuels du FMI. L'allocation est entrée en vigueur le 23 août 2021, et les DTS nouvellement créés ont été crédités aux pays membres du FMI en proportion de leurs quotes-

<sup>7</sup> Un indicateur traditionnel de l'adéquation des réserves qui montre le nombre de mois pendant lesquels un pays peut continuer à soutenir son niveau actuel d'importations si toutes les autres entrées et sorties cessent.

<sup>8</sup> Environ 456 milliards de DTS, compte tenu du taux de change de référence de 0,702283 DTS par dollar américain au 1er juillet 2021.

Graphique 2.40: Contribution de la nouvelle allocation de DTS aux réserves des pays de l'OCI



Source: FMI, [2021 General SDR Allocation](#) (Dernière mise à jour: 23 août 2021).

Note: L'équivalent en dollars US des DTS est basé sur le taux de change de 0,700346 DTS par dollar US au 23 août 2021, date à laquelle les nouveaux DTS sont entrés en vigueur. La contribution aux réserves a été exprimée en pourcentage du total des réserves de chaque pays en 2020, tel que fourni par le FMI, Statistiques financières internationales.

parts existantes au Fonds. En conséquence, sur la base de leur quote-part de DTS au FMI, les pays en développement ont reçu environ 250 milliards de dollars des États-Unis de la nouvelle allocation, tandis qu'environ 400 milliards de dollars sont allés aux pays développés<sup>9</sup>. Les pays membres de l'OCI ont vu une augmentation d'environ 77 milliards de dollars des États-Unis de leurs réserves internationales totales en raison de cette nouvelle allocation de DTS. Représentant 82% (63 milliards de dollars) de ce montant, les 34 pays de l'OCI membres du FMI pour lesquels les données sur les réserves de 2020 sont disponibles ont vu leurs réserves totales augmenter à des taux variant de 2 à 40% (*Graphique 2.40*).

### APD et envois de fonds

**Les envois de fonds ont baissé de 1,7 % pour atteindre 160 milliards de dollars**

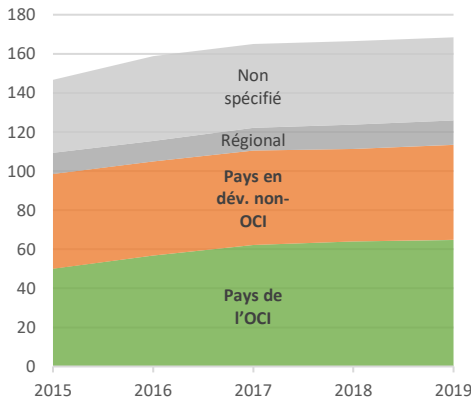
Fournie pour promouvoir le développement économique et le bien-être des pays et territoires bénéficiaires, l'aide publique au développement (APD) reste une source importante de financement pour de nombreux pays en développement, y compris les pays de l'OCI. En 2019, les flux nets d'APD reçus par le monde en développement ont atteint 168,4 milliards de dollars des États-Unis, avec une augmentation de 1,9 milliard de dollars des États-Unis, soit 1,1 %, par rapport à l'année précédente (*Graphique 2.41*). Les flux qui ont été déclarés au niveau de chaque pays ont augmenté de 2,1 milliards de dollars des États-Unis, soit 1,9 %, et se sont élevés à 113,4 milliards de dollars, représentant 67 % du total des flux d'APD. Plus d'un tiers (36,7%) de cette augmentation provient d'une croissance de 1,2% des flux vers les pays de l'OCI, qui ont atteint 64,7 milliards de dollars des États-Unis en 2019, contre 64,0 milliards de dollars des États-Unis en 2018. Les flux à destination des pays en développement non membres de l'OCI, en revanche, ont

<sup>9</sup> Les pays développés font référence aux "économies avancées" et les pays en développement aux "économies émergentes et en développement" telles que classées dans la base de données des perspectives économiques mondiales du FMI d'avril 2021.



augmenté à un taux plus important (2,8 %) et ont atteint 48,7 milliards de dollars des États-Unis en 2019. En conséquence, les pays de l'OCI ont continué à recevoir plus de la moitié du total des flux d'APD destinés aux différents pays en développement en 2019, bien que cette part ait légèrement diminué pour atteindre 57,1 % cette année-là, contre 57,5 % un an auparavant.<sup>10</sup>

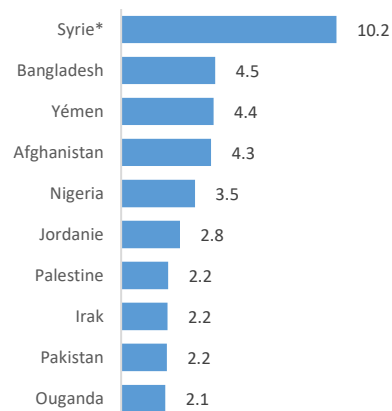
Graphique 2.41: APD nette reçue (milliards de dollars des États-Unis)



Source: OECD.Stat

Note: APD totale nette reçue des donateurs officiels aux prix courants. Couverture des données: 50 pays de l'OCI, 97 pays en développement non membres de l'OCI. Pour la période considérée, 33% de la valeur totale annuelle de l'APD est déclarée comme "non spécifiée" ou "régionale", et non au niveau du pays. (\*)L'adhésion à l'OCI est actuellement suspendue.

Graphique 2.42: Principaux pays de l'OCI bénéficiaires de l'APD, 2019 (milliards de dollars des États-Unis)



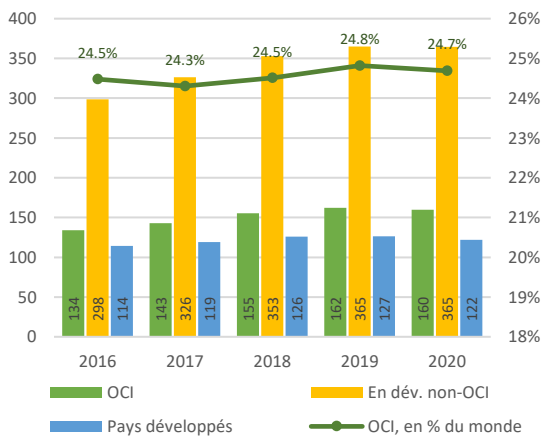
En ce qui concerne la répartition des flux d'APD entre les pays de l'OCI en 2019, les cinq plus grands bénéficiaires ont représenté 41,6% du total des flux d'APD à destination des pays de l'OCI, tandis que ce ratio a atteint jusqu'à 59,4% pour les dix plus grands bénéficiaires. La Syrie, avec des flux totaux de 10,2 milliards de dollars des États-Unis qui représentaient 15,7 % du total de l'OCI, s'est classée au premier rang non seulement parmi les pays de l'OCI, mais aussi parmi tous les pays en développement. Il était suivi du Bangladesh (4,5 milliards de dollars, 6,9%), du Yémen (4,4 milliards de dollars, 6,8%), de l'Afghanistan (4,3 milliards de dollars, 6,6%) et du Nigeria (3,5 milliards de dollars, 5,4%) (Graphique 2.42). En revanche, l'Indonésie a été le seul pays de l'OCI à connaître des flux négatifs en 2019, aux côtés de la Chine et de la Thaïlande, car leurs remboursements de prêts d'APD passés ont été supérieurs à leurs nouvelles recettes.

Malgré la pandémie de COVID-19, les flux de transferts de fonds sont restés résilients en 2020 dans le monde entier, enregistrant une baisse moins importante que prévu. Au niveau mondial, les flux d'envois de fonds officiellement enregistrés ont atteint 646 milliards de dollars en 2020, soit seulement 1,2 % de moins que le total de 2019 (654 milliards de dollars). Selon la Banque mondiale (2021b), les principaux facteurs à l'origine de ce flux régulier sont les mesures de relance budgétaire qui ont entraîné des conditions économiques meilleures que prévu dans les pays d'accueil, un déplacement des flux de l'argent liquide vers le numérique et des canaux

<sup>10</sup> La part des pays de l'OCI dans les flux d'APD totaux mondiaux est restée à 38,4 % en 2019, comme l'année précédente.

informels vers les canaux formels, ainsi que les mouvements cycliques des prix du pétrole et des taux de change.

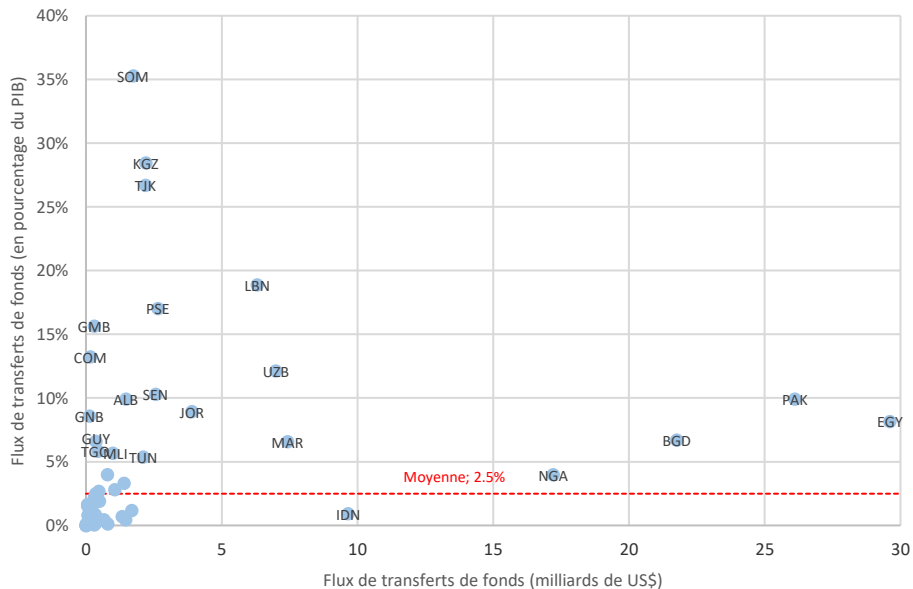
Graphique 2.43: Envois de fonds personnels reçus ( en milliards de dollars)



Source: Banque mondiale, indicateurs de développement dans le monde.  
Couverture des données: 51 pays de l'OCI, 106 pays en développement non membres de l'OCI et 35 pays développés.

L'essentiel de la baisse des flux mondiaux de transferts de fonds en 2020 est dû à la chute des flux vers les pays développés (-3.6%). Les flux vers les pays de l'OCI ont diminué de 1,7 % pour atteindre 160 milliards de dollars des États-Unis, tandis que les flux vers les pays en développement non membres de l'OCI se sont maintenus à environ 365 milliards de dollars, avec une légère baisse de 0,1 % (Graphique 2.43). En conséquence, la part des pays de l'OCI dans le total mondial des transferts de fonds a diminué de 0,1 point de pourcentage pour atteindre 24,7 % en 2020.

Graphique 2.44: Flux d'envois de fonds personnels vers les pays de l'OCI, 2020



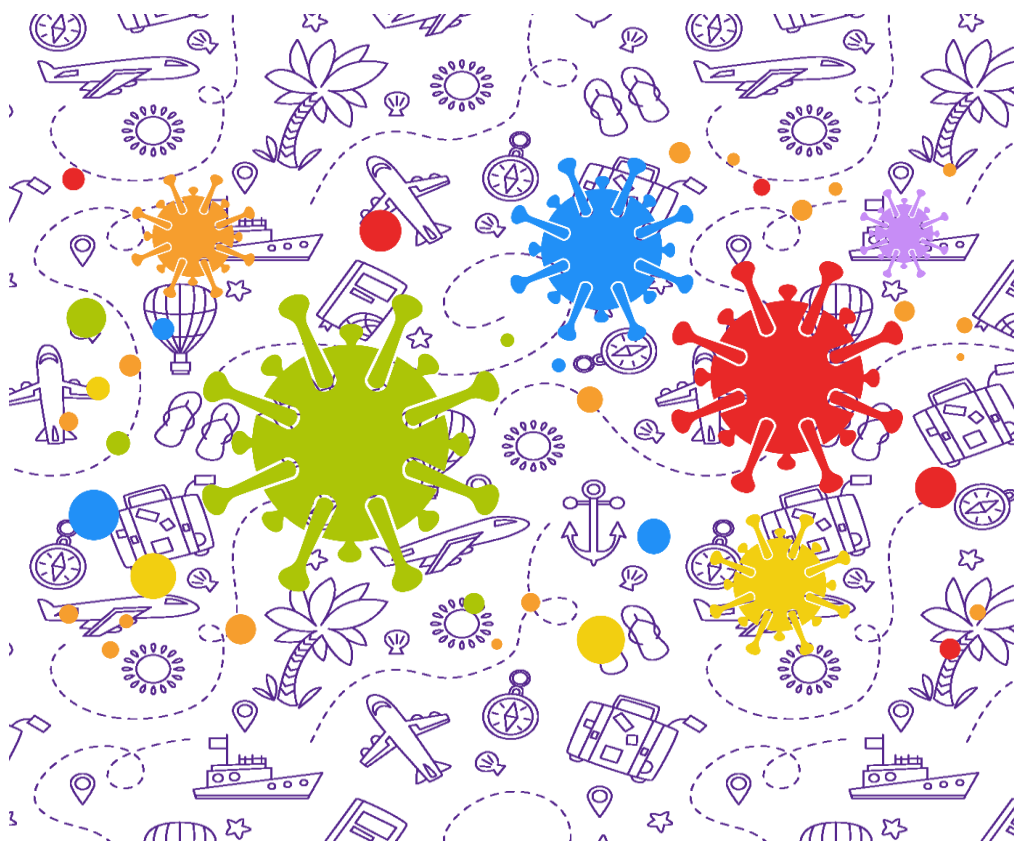
Source: Banque mondiale, indicateurs de développement dans le monde.  
Note: Voir l'annexe A pour les codes de pays. Couverture des données: 51 pays de l'OCI.



En 2020, sur les 51 pays de l'OCI pour lesquels des données sont disponibles, 35 ont connu une baisse des envois de fonds, 4 n'ont enregistré aucun changement, et seulement 12 ont signalé une augmentation par rapport à l'année précédente. Le Nigeria (6,6 milliards de dollars), l'Indonésie (2,0 milliards de dollars), l'Ouzbékistan (1,6 milliard de dollars), le Liban (1,1 milliard de dollars) et la Jordanie (0,5 milliard de dollars) ont connu les plus fortes baisses, tandis que le Pakistan (3,9 milliards de dollars), le Bangladesh (3,4 milliards de dollars), l'Égypte (2,8 milliards de dollars), le Maroc (0,5 milliard de dollars) et la Somalie (0,2 milliard de dollars) ont enregistré les plus fortes augmentations.

En 2020, une partie importante des transferts de fonds à destination des pays de l'OCI est toujours concentrée dans quelques membres. Les flux à destination de l'Égypte ont augmenté de 10,5 % pour atteindre le niveau record de 29,6 milliards de dollars, ce qui en fait le plus grand bénéficiaire parmi les pays de l'OCI. Il était suivi du Pakistan (26,1 milliards de dollars), du Bangladesh (21,7 milliards de dollars), du Nigeria (17,2 milliards de dollars) et de l'Indonésie (9,7 milliards de dollars). Ces cinq pays représentaient ensemble les deux tiers (65,4 %) du total des envois de fonds vers les pays de l'OCI en 2020, tandis que ce ratio atteignait jusqu'à 82,5 % pour les dix plus grands bénéficiaires. Néanmoins, dans les cinq premiers pays, la part des envois de fonds dans le PIB était inférieure à 10 % et beaucoup plus basse que dans de nombreux autres pays membres dont le montant des envois est plus faible. Les principaux bénéficiaires en termes de part des envois de fonds dans le PIB en 2020 comprenaient la Somalie (35,3 %), la République kirghize (28,4 %), le Tadjikistan (26,7 %), le Liban (18,9 %) et la Palestine (17,0 %). En moyenne, les envois de fonds représentaient 2,5 % du PIB des pays de l'OCI en 2020 (*Graphique 2.44*).

# CHAPITRE 3 : Commerce, Transport et Tourisme au Cœur de la Pandémie de COVID-19





### 3.1. COVID-19 et le Commerce international

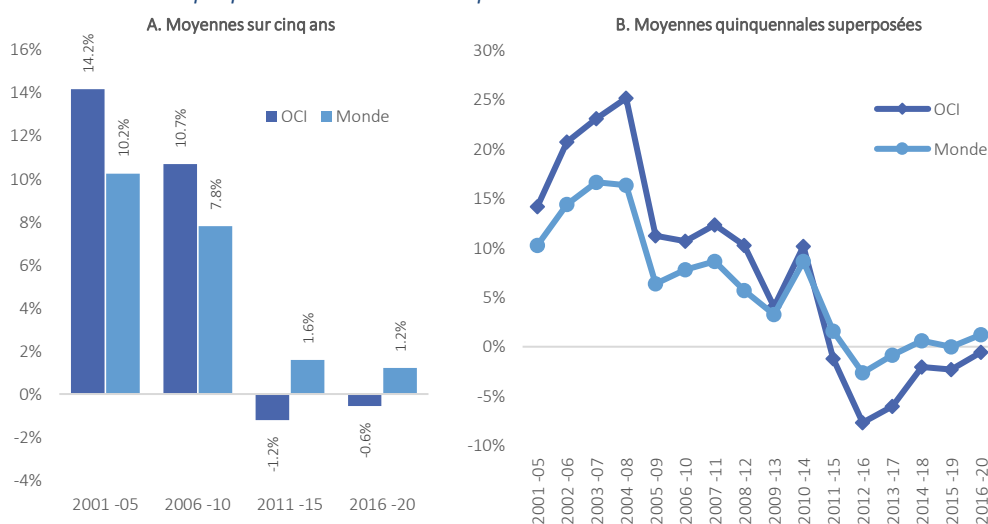
La pandémie de COVID-19 a exercé une forte pression à la baisse sur les flux commerciaux, qui étaient déjà confrontés à des défis croissants avant la pandémie en raison des tensions commerciales entre les principales économies. Les mesures prises par les gouvernements pour protéger leurs citoyens de la pandémie ont perturbé les chaînes d'approvisionnement et généré de graves chocs de demande et d'offre. Les grandes organisations internationales ont prédit une chute spectaculaire du commerce mondial. Par exemple, à la suite de la pandémie, l'Organisation mondiale du commerce (OMC, 2020) a prévu que le volume des exportations mondiales de marchandises pourrait chuter de 13 à 32 % en 2020. Au cours des premiers mois de la pandémie, le commerce mondial a effectivement diminué, conformément aux premières prévisions, mais la reprise qui a suivi a été forte en raison de la hausse de la demande de biens de consommation.

Ce chapitre fournit une évaluation de l'évolution des flux commerciaux avec une référence particulière aux pays de l'OCI. Il se concentre sur les changements mensuels, trimestriels et annuels dans le commerce des marchandises et des services, les développements dans le commerce intra-OCI et les mesures politiques prises en réponse à la pandémie.

#### Commerce des marchandises

Les taux de croissance moyens sur cinq ans des exportations de marchandises indiquent que les pays de l'OCI ont enregistré une meilleure performance que la moyenne mondiale au cours de la première décennie de ce siècle, lorsque les exportations étaient en plein essor dans le monde entier. Cependant, au cours de la dernière décennie, qui a vu un ralentissement significatif du commerce mondial, les pays de l'OCI ont enregistré des taux de croissance négatifs de leurs exportations (*Graphique 3.1.A*). Entre 2016 et 2020, les exportations globales des pays de l'OCI ont diminué avec un taux de croissance annuel moyen de 0,6 %, contre une augmentation moyenne de 1,2 % des exportations mondiales. Comme indiqué ci-dessus, la pandémie a affecté

*Graphique 3.1: Croissance des exportations de marchandises en valeur*



Source: Portail de données de l'OMC, juillet 2021.

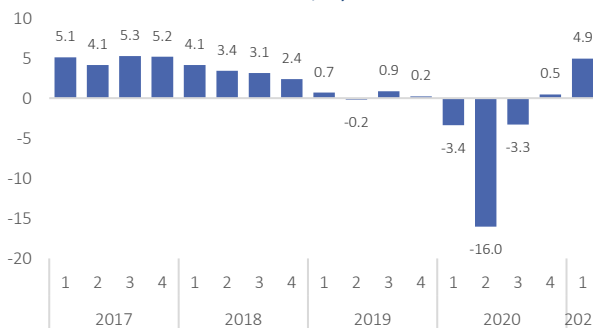
plus sévèrement les exportations des pays de l'OCI en 2020, provoquant une forte chute de 17% par rapport à la baisse internationale de 7,3%. Les moyennes quinquennales superposées révèlent également que les pays de l'OCI, à partir de la période 2011-2015, ont enregistré des taux de croissance des exportations négatifs et plus faibles que la moyenne mondiale. (*Graphique 3.1.B*).

Les taux de croissance trimestriels des exportations de marchandises indiquent que la croissance du volume du commerce mondial était déjà faible en 2019, et que la pandémie a eu un impact important sur les exportations, en particulier au deuxième trimestre de 2020 (-16 %), au moment où les mesures les plus restrictives ont été prises contre la propagation du

virus à travers le monde (*Graphique 3.2*). Au cours du quatrième trimestre de l'année, le taux de croissance est devenu positif avec un taux de croissance moyen de 0,5 %, mais la véritable reprise n'est intervenue qu'au premier trimestre 2021 avec un taux de croissance moyen de 4,9 %.

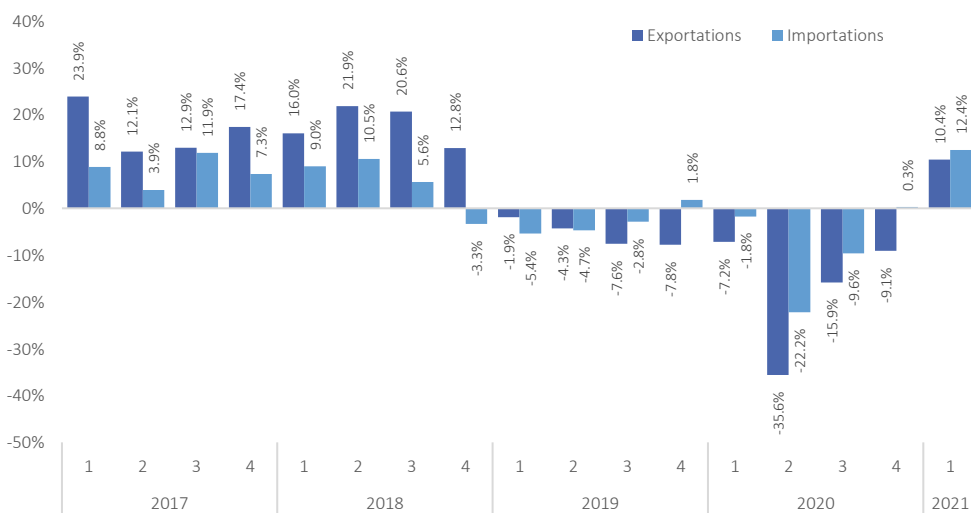
Les exportations de marchandises des pays de l'OCI ont affiché une tendance plus robuste au cours de 2017-2018 par rapport aux importations, les taux de croissance annuels des exportations étant plus élevés que ceux des importations au cours de cette période. À une époque où les liens commerciaux mondiaux s'amenuisent, les exportations des pays de l'OCI ont commencé à diminuer à un rythme plus élevé que leurs importations, en particulier après le

*Graphique 3.2: Volume des exportations mondiales de marchandises, par trimestre (variation en glissement annuel, %)*



Source: Base de données UNCTADstat, juillet 2021.

*Graphique 3.3: Exportations et importations totales de marchandises par les pays de l'OCI, trimestrielles (variation annuelle)*



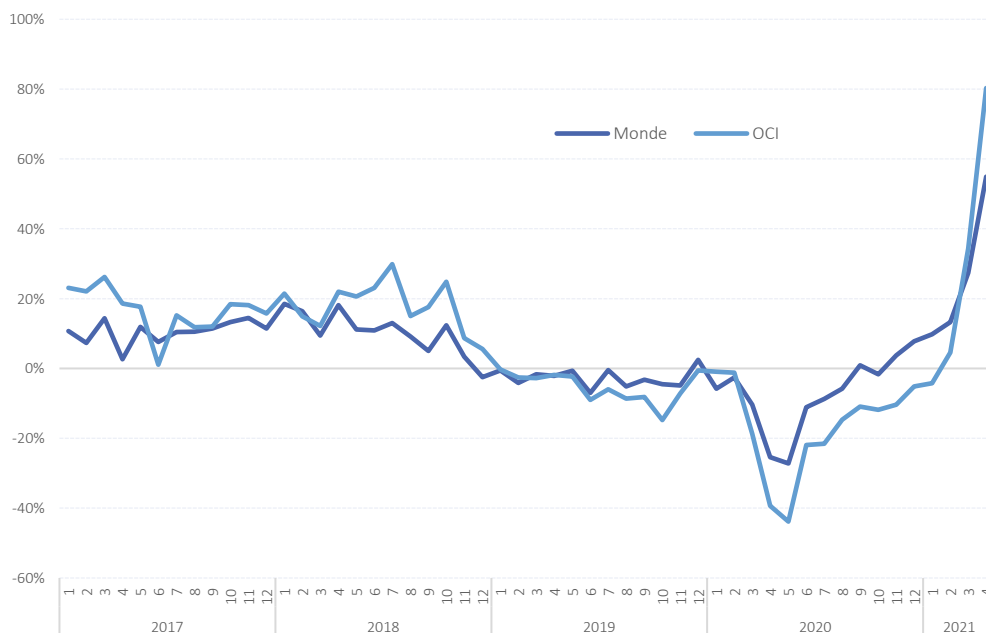
Source: FMI, Direction des statistiques commerciales (DOTS), 30 juillet 2021. Couverture des données: 56 pays de l'OCI.



troisième trimestre de 2019. Avec l'apparition de la pandémie de COVID-19, la chute des exportations a atteint jusqu'à 35,6 % au deuxième trimestre de 2020. Après avoir baissé au long de huit trimestres consécutifs, la valeur totale des exportations des pays de l'OCI a de nouveau augmenté au cours du premier trimestre de 2021 (*Graphique 3.3*).

Si l'on considère la disponibilité des statistiques commerciales à une fréquence plus élevée, les données mensuelles sur les exportations (*Graphique 3.4*) révèlent que le taux de déclin des exportations mondiales de marchandises a été particulièrement sévère en avril et mai 2020, dépassant 25 %. Cependant, la forte croissance des exportations mondiales en avril 2021 (54,9%) par rapport à sa valeur de l'année précédente reflète une reprise substantielle des flux de marchandises à travers les frontières. En ce qui concerne les pays de l'OCI, bien que la reprise des exportations mondiales ait commencé en novembre 2020, les exportations des pays de l'OCI n'ont commencé à rebondir qu'en février 2021. Cependant, la croissance des exportations a été significativement élevée dans les pays de l'OCI en mars (34,4%) et en avril (80,3%), dépassant les taux de croissance observés dans les exportations internationales au cours de ces deux mois.

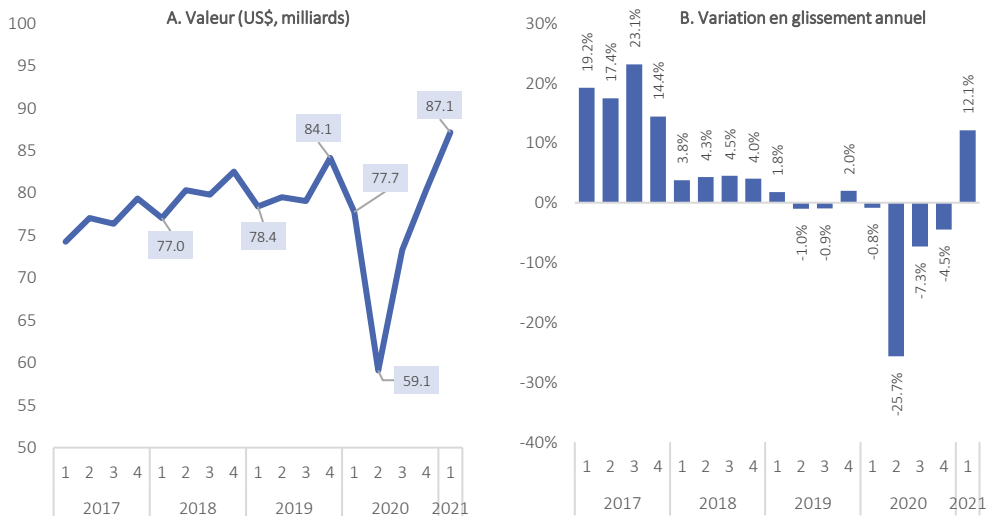
*Graphique 3.4: Exportations de marchandises, mensuel (variation en glissement annuel)*



Source: FMI, Direction des statistiques commerciales (DOTS), 30 juillet 2021.

Conformément à ces tendances, les exportations intra-OCI ont également connu une forte baisse de 25,7% au cours du deuxième trimestre de 2020 et le taux de croissance n'est devenu positif qu'au cours du premier trimestre de 2021 (*Graphique 3.5*). Malgré les défis et les restrictions en cours, la valeur totale des exportations intra-OCI a dépassé 87 milliards de dollars des États-Unis au cours de cette période, ce qui représente la valeur la plus élevée des exportations trimestrielles entre les pays de l'OCI depuis 2015.

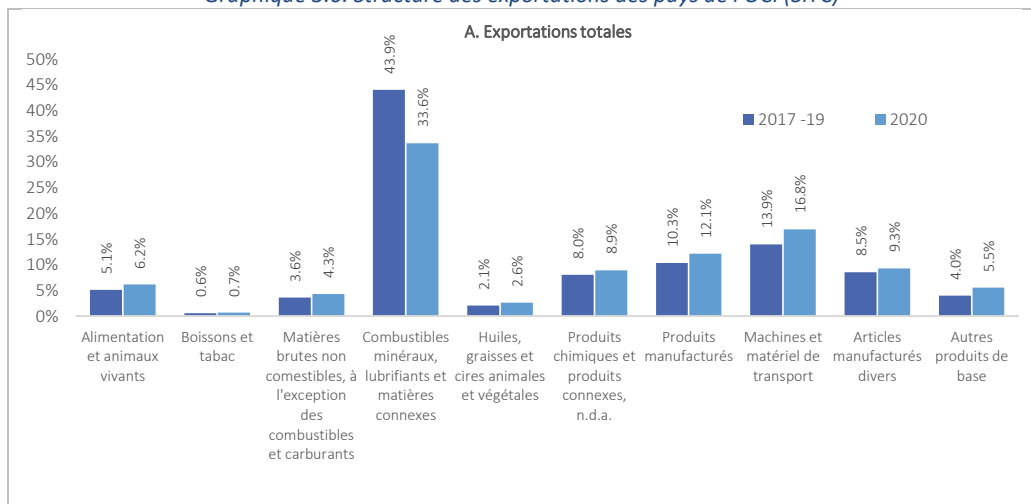
Graphique 3.5: Les exportations de marchandises à l'intra-OCI, Trimestrielle

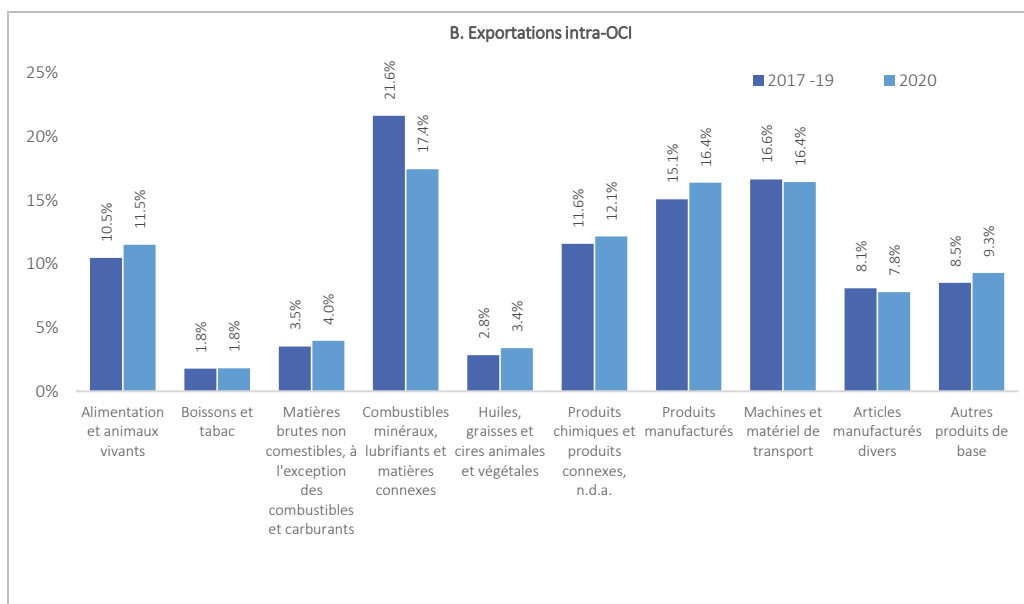


Source: FMI, Direction des statistiques commerciales (DOTS), 30 juillet 2021. Couverture des données: 56 pays de l'OCI.

Au niveau sectoriel, les combustibles minéraux, y compris le pétrole et le gaz, ont traditionnellement constitué une part importante des exportations des pays de l'OCI. Sa part moyenne au cours de la période 2017-19 était proche de 44 %, mais avec la baisse de la demande de sources minérales pendant la pandémie, sa part est tombée en dessous de 34 % en 2020 (Graphique 3.6.A). En conséquence, la part de tous les autres secteurs a augmenté, le secteur des machines et du matériel de transport ayant connu la plus forte hausse pour atteindre près de 17%.

Graphique 3.6: Structure des exportations des pays de l'OCI (SITC)

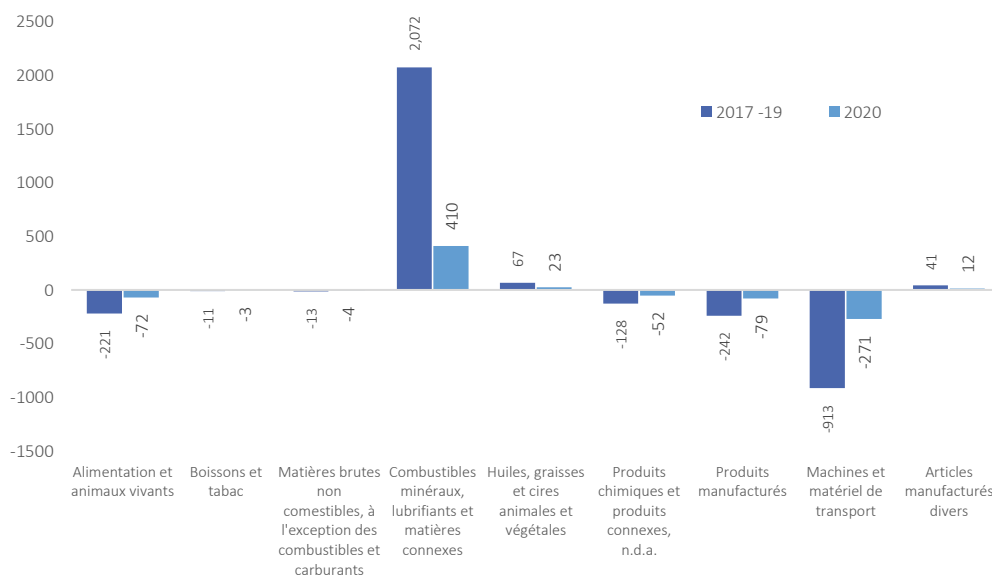




Source: Base de données UNCTADstat, juillet 2021.

Une tendance similaire est observée au niveau intra-OCI. Alors que la part des combustibles minéraux a diminué d'environ quatre points de pourcentage en 2020 par rapport à sa moyenne triennale précédente, la part de presque tous les autres secteurs a augmenté (*Graphique 3.6.B*). Notamment, la part des produits manufacturés et des produits alimentaires a augmenté le plus. Alors que la part des exportations de machines a augmenté avec le reste du monde, elle a légèrement diminué dans les exportations totales intra-OCI.

*Graphique 3.7: Balance commerciale des marchandises des pays de l'OCI par secteur (SITC) (en millions de dollars).*



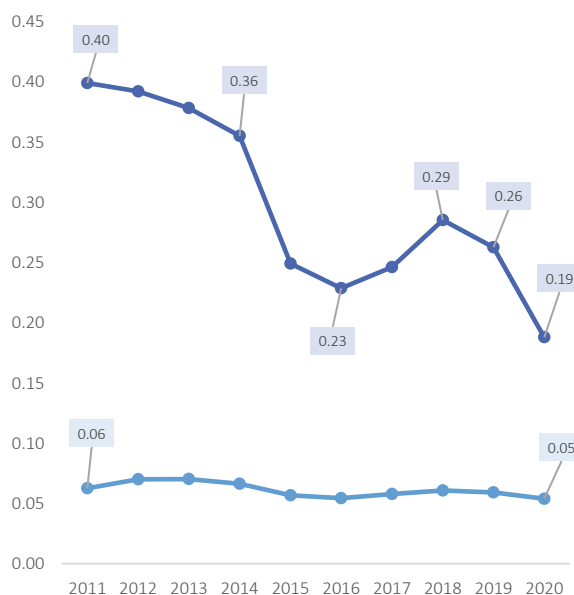
Source: Base de données UNCTADstat, juillet 2021.

Pendant la pandémie, un renversement a été observé dans la balance commerciale des pays de l'OCI au niveau sectoriel, dépeignant une image plus équilibrée des valeurs des exportations et des importations par rapport aux années pré-pandémiques. Si les déficits se sont réduits dans certains secteurs, les excédents ont également diminué dans les secteurs les plus forts traditionnellement (*Graphique 3.7*). En particulier, l'excédent commercial des combustibles minéraux a fortement diminué, passant de sa valeur moyenne de 2,1 milliards de dollars en 2017-19 à 410 millions de dollars en 2020,

en raison de la chute des prix et de la baisse de la demande. D'autre part, le déficit commercial des machines et équipements de transport ainsi que des produits alimentaires a considérablement diminué en 2020. Pourtant, l'excédent global des pays de l'OCI en matière de commerce de marchandises est devenu négatif en 2020, comme cela a été évoqué précédemment dans le rapport (voir *Graphique 2.26*).

Une autre implication des changements dans les prix et les structures de la demande suite à la pandémie peut être observée dans la concentration des produits d'exportation des pays de l'OCI. Un indice de concentration des produits fourni par la CNUCED montre dans quelle mesure les exportations et les importations des pays de l'OCI sont concentrées sur certains produits plutôt que d'être réparties de manière plus homogène entre plusieurs produits. En 2020, les pays de l'OCI ont, en moyenne, atteint la plus faible valeur d'indice pour les biens exportés au cours de la dernière décennie, reflétant le plus haut niveau de diversification que les pays de l'OCI aient atteint jusqu'à présent. (*Graphique 3.8*). La chute de la valeur totale des exportations de minéraux a contribué à l'augmentation de la diversification des produits d'exportation, mais l'évolution des modèles de demande et les défis associés aux CGV ont également contribué à accroître la diversification des produits d'exportation des pays de l'OCI pendant la pandémie. D'autre part, aucun changement majeur n'est observé dans le niveau de concentration des produits importés, ce qui reflète la diversité des biens demandés par les pays de l'OCI au reste du monde.

Graphique 3.8: Indice de concentration des produits pour les exportations et les importations des pays de l'OCI

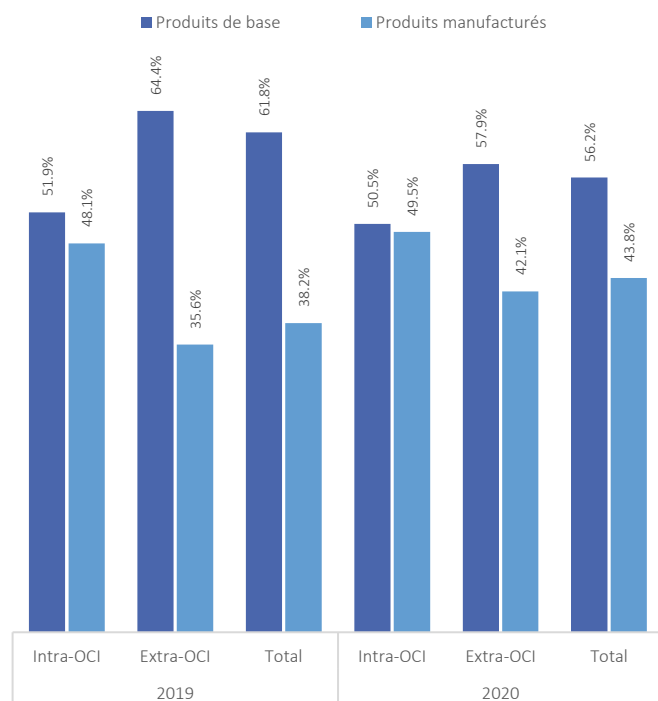


Source: Base de données UNCTADstat, juillet 2021.

Note: Plus la valeur de l'indice est faible, plus la diversification des produits est élevée.



Graphique 3.9: Changement dans la composition des exportations



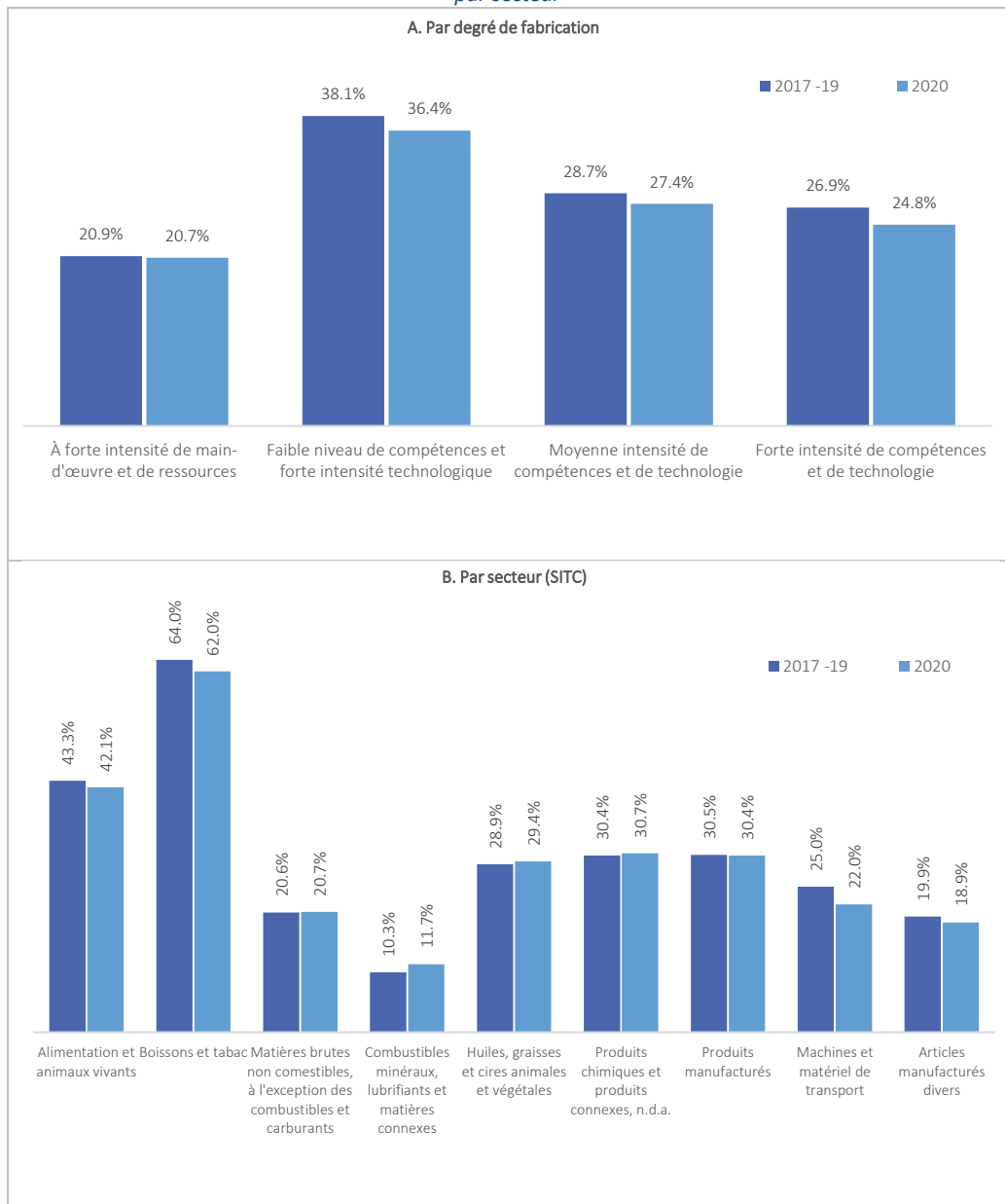
Source: Base de données UNCTADstat, juillet 2021.

Lorsque les exportations totales sont ventilées uniquement en deux grands groupes de produits, à savoir les produits primaires et les produits manufacturés, on observe que 61,8 % des exportations des pays de l'OCI ont été classées dans la catégorie des produits primaires en 2019 (Graphique 3.9). La part des produits primaires est particulièrement élevée dans leurs échanges avec les pays non membres de l'OCI (64,4 %). En 2020, la part des produits manufacturés dans les

exportations totales est passée de 38,2% à 43,8%, avec une augmentation particulièrement forte des exportations de produits manufacturés vers les pays non membres de l'OCI (de 35,6% à 42,1%). Il est prometteur d'observer que les produits manufacturés représentent une part plus importante des exportations, car ils démontrent la capacité à produire des produits plus diversifiés et plus sophistiqués.

Il est évident qu'une contraction et une réorientation significatives ont été observées dans les flux commerciaux des pays de l'OCI vers le reste du monde. D'autre part, les exportations intra-OCI ont bénéficié de la modification de la structure des échanges pendant la pandémie, et leur part dans les exportations totales a augmenté en 2020 (voir Graphique 2.27 ci-dessus). En ce qui concerne l'intensité de compétences et de technologie, la croissance relativement plus forte des exportations de produits manufacturés vers le reste du monde a entraîné une baisse de la part des produits à faible niveau de compétences et à forte intensité technologique exportés parmi les pays de l'OCI (36,4 %). De même, une plus grande part de produits manufacturés moyennement et hautement qualifiés et à forte intensité technologique a été exportée vers les pays non membres de l'OCI en 2020 par rapport à 2019 (Graphique 3.10.A). L'exportation d'une plus grande part de produits vers des pays non membres de l'OCI, à mesure que leur intensité technologique augmente, indiquerait une plus grande compétitivité des pays de l'OCI sur les marchés mondiaux. Le Graphique 3.10.B montre la part des exportations intra-OCI dans les exportations totales des pays de l'OCI dans différents secteurs.. Affirmant la phrase ci-dessus,

Graphique 3.10: Part des exportations intra-OCI dans les exportations totales par degré de fabrication et par secteur



une part importante des aliments et des boissons est exportée vers d'autres pays de l'OCI, tandis qu'une plus grande part des machines et des équipements de transport est exportée vers des pays non membres de l'OCI, ce qui augmente encore pour atteindre 78% en 2020. D'autre part, seuls environ 12% des exportations totales de combustibles minéraux des pays de l'OCI vont vers d'autres pays de l'OCI.





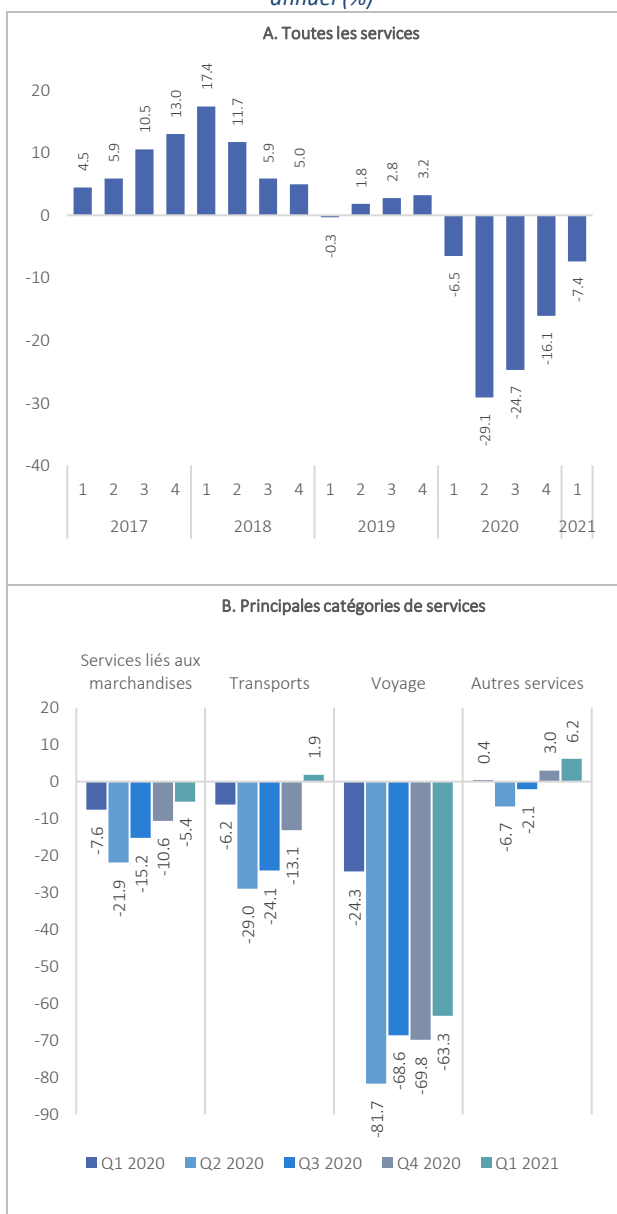
## Commerce des services

Le commerce des services a été plus sévèrement touché que celui des marchandises. La valeur des exportations mondiales de services a reculé de 6,5 % au premier trimestre 2020 par rapport à la même période en 2019. Elle s'est encore détériorée de 29,1 % au deuxième trimestre de 2020 (*Graphique 3.11.A*). Les mesures restrictives visant à enrayer la propagation de la pandémie ayant prévalu tout au long de 2020, la contraction des exportations de services a persisté au cours des trimestres suivants. Le premier trimestre de 2021 a également connu une contraction de 7,4 % par rapport à la même période en 2020, démontrant les impacts sévères et durables de la COVID-19 sur le commerce des services.

Au niveau sectoriel, l'impact le plus sévère a été observé dans les services de voyages, qui ont chuté pendant cinq trimestres consécutifs, sans qu'aucune amélioration majeure ne soit en vue.

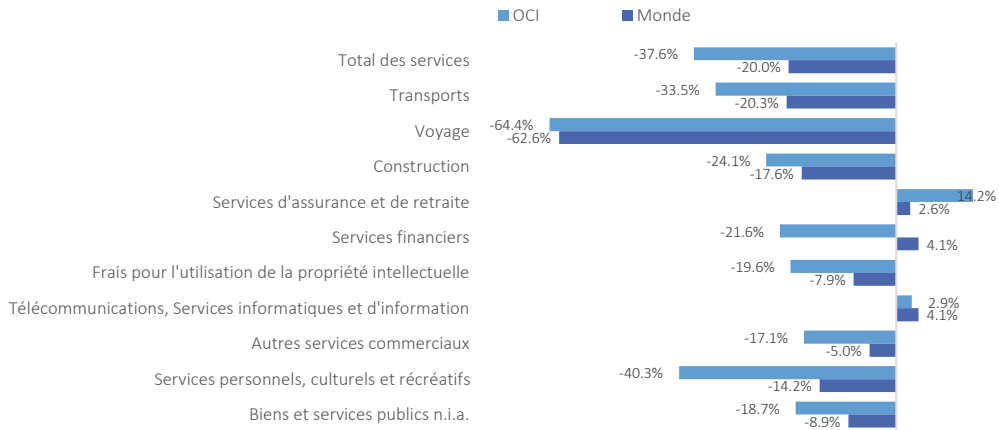
Les services de transport sont devenus positifs à partir du premier trimestre de 2021. Les services de transport sont devenus positifs à partir du premier trimestre de 2021. Les exportations de services autres que les voyages, les transports et les services liés aux marchandises ont commencé à se redresser dès le dernier trimestre de 2020 (*Graphique 3.11.B*).

*Graphique 3.11: Exportations mondiales de services, trimestrielles, variation en glissement annuel (%)*



Source: Base de données UNCTADstat, juillet 2021.

Graphique 3.12: Exportations de services, variation annuelle par secteur, 2020



Source: Bases de données de l'OMC et de la CNUCED, juillet 2021.

Dans le commerce des services, la contraction totale des exportations mondiales de services a atteint 20 % en 2020. Cependant, l'impact de la pandémie sur les pays de l'OCI a été plus sévère, ce qui a entraîné une chute de 37,6 % des exportations de services (*Graphique 3.12*). Les services de voyage ont été particulièrement touchés en raison des restrictions imposées à la circulation transfrontalière des personnes. Les exportations de services de voyage se sont contractées de 64,4% dans les pays de l'OCI et ont chuté de 62,6% au niveau mondial. Le secteur du transport, le plus grand secteur du commerce des services des pays de l'OCI, a connu une chute de plus de 33%, alors que la contraction moyenne mondiale était de 20,3%. La contraction sévère de ces deux secteurs de services les plus critiques a entraîné une forte baisse des exportations de services des pays de l'OCI.

Tableau 3.1: Variation des exportations de services par secteur

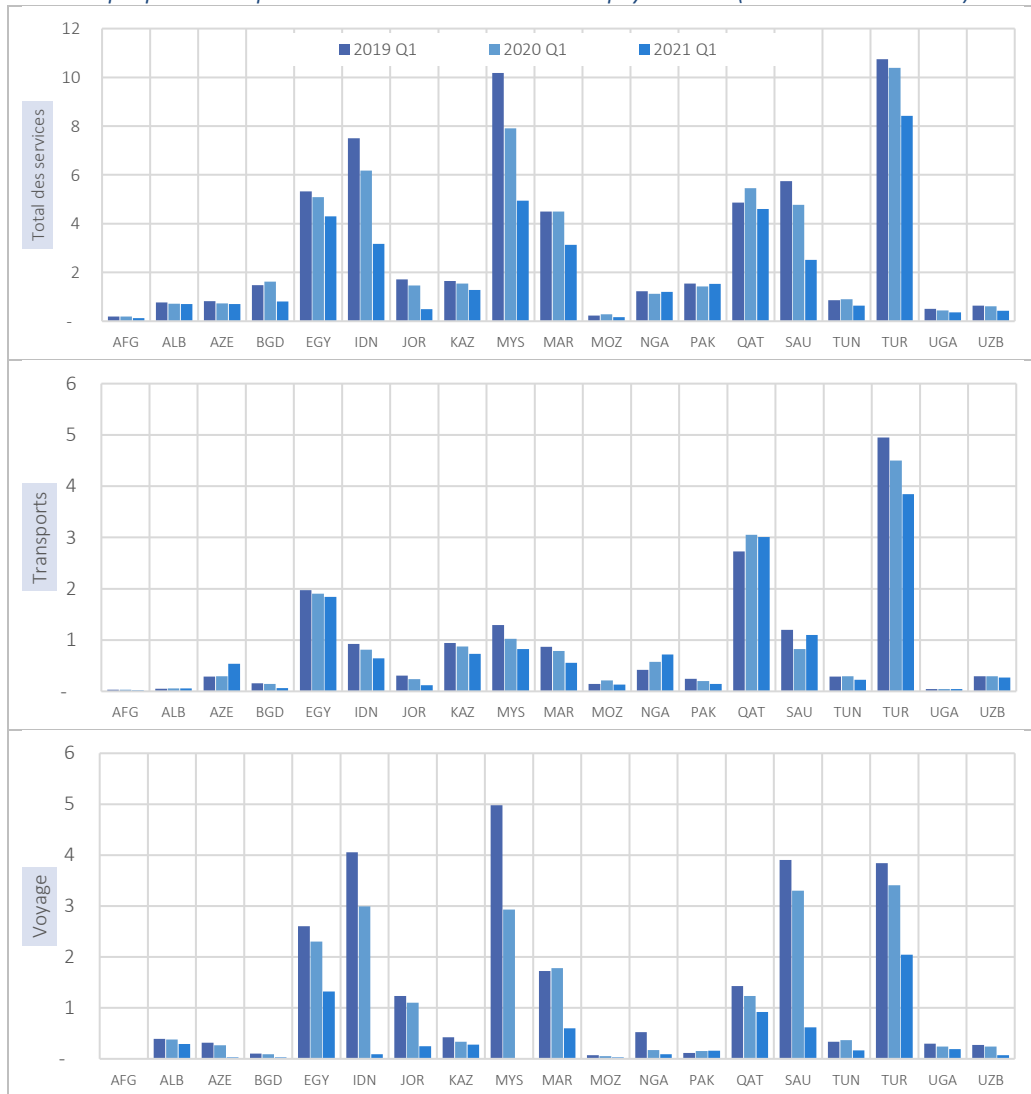
	OCI			Monde		
	Exportations en 2020 (millions de \$)	Changement par rapport à 2019	Part dans le total	Exportations en 2020 (millions de \$)	Changement par rapport à 2019	Part dans le total
<b>Total des services</b>	<b>279 336</b>	<b>-37,6%</b>	<b>100,0%</b>	<b>4 985 329</b>	<b>-20,0%</b>	<b>100,0%</b>
Transports	75 095	-33,5%	26,9%	829 860	-20,3%	16,6%
Voyage	67 804	-64,4%	24,3%	548 930	-62,6%	11,0%
Construction	6 192	-24,1%	2,2%	91 394	-17,6%	1,8%
Services d'assurance et de retraite	6 197	14,2%	2,2%	143 539	2,6%	2,9%
Services financiers	4 156	-21,6%	1,5%	539 568	4,1%	10,8%
Télécommunications, Services informatiques et d'information	27 855	2,9%	10,0%	710 513	4,1%	14,3%
Autres services commerciaux	26 332	-17,1%	9,4%	1 338 169	-5,0%	26,8%
Services personnels, culturels et récréatifs	1 603	-40,3%	0,6%	77 107	-14,2%	1,5%
Biens et services publics n.i.a.	11 076	-18,7%	4,0%	71 523	-8,9%	1,4%

Source: OMC et CNUCED.



Le *Tableau 3.1* fournit des statistiques plus détaillées sur la valeur des exportations de services en 2020, la variation en pourcentage par rapport à l'année précédente et la part des secteurs dans les exportations totales, avec une comparaison entre l'OCI et le monde. Dans les pays de l'OCI, deux secteurs ont profité de ce changement de comportement des consommateurs pendant la pandémie. Alors que la montée de l'incertitude et la recherche de la sécurité financière ont accru la demande de services d'assurance, le besoin croissant de technologies de l'information et de la communication a fait augmenter la demande de produits et services numériques. Ainsi, les exportations de services d'assurance et de retraite ont augmenté de 14,2 % en 2020 et les exportations de services de télécommunication, d'informatique et d'information ont augmenté de 2,9 % (*Graphique 3.12* et *Tableau 3.1*).

*Graphique 3.13: Exportations de services dans certains pays de l'OCI ( en milliards de dollars)*



Source: Base de données UNCTADstat, juillet 2021.

Au niveau de chaque pays, des statistiques trimestrielles sur les exportations de services sont disponibles pour 19 pays de l'OCI. Le *Graphique 3.13* présente la valeur des exportations de l'ensemble des services ainsi que des services de transport et de voyage pour le premier trimestre des années 2019 à 2021 à des fins de comparaison. Si l'on compare le premier trimestre de 2021 à la même période des années précédentes, la Malaisie, l'Indonésie et l'Arabie saoudite semblent avoir connu la plus forte baisse des exportations totales de services (*Graphique 3.13*, en haut). Deux grandes destinations touristiques, la Turquie et l'Égypte, semblent avoir été moins gravement touchées malgré les mesures strictes prises à l'égard des voyageurs. Ceci est principalement lié au fait que les premiers trimestres ne sont pas une haute saison pour les services touristiques. La robustesse relative des exportations de services dans ces pays et dans quelques autres pays de l'OCI implique l'existence de secteurs de services plus résistants autres que celui du tourisme.

Comme le montre le *Graphique 3.13* (au milieu), les services de transport sont restés plus robustes pendant la période de comparaison. Pourtant, les services de voyage ont été sévèrement touchés dans presque tous les pays pour lesquels des données sont disponibles (*Graphique 3.13*, en bas). Les pays les plus gravement touchés sont l'Indonésie, la Malaisie et l'Arabie saoudite.

### Mesures de politique commerciale

De nombreux gouvernements ont adopté divers outils de politique commerciale pour répondre aux différents défis et pressions posés par la pandémie de COVID-19. Il s'agit de mesures tarifaires et non tarifaires, destinées à faciliter ou à restreindre les échanges. Les mesures non tarifaires (MNT) telles que les restrictions à l'exportation ont été plus fréquemment utilisées pendant la pandémie pour prévenir les pénuries d'approvisionnement en produits médicaux dans les pays exportateurs en réaction à l'augmentation de la demande intérieure. Elles sont également mises en œuvre pour faciliter les importations de biens et de produits essentiels.

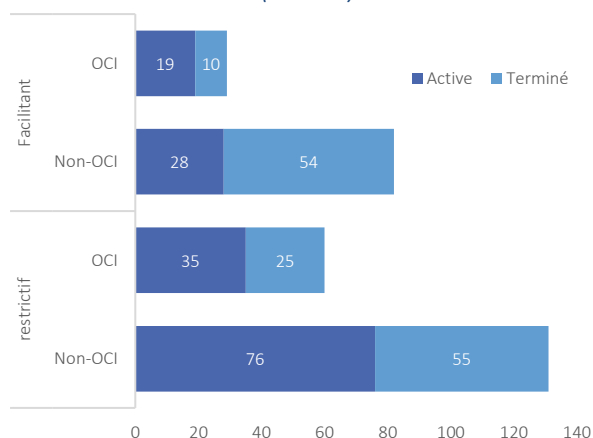
Selon la base de données des mesures commerciales de COVID-19 de la CNUCED, publiée au 15 mars 2021, près de 300 mesures ont été appliquées dans le monde. Environ 30% de ces mesures ont été mises en œuvre par les pays de l'OCI. Sur les 89 MNT mises en œuvre par les pays de l'OCI, 29 visaient à faciliter le commerce et 60 à restreindre le flux de certains produits essentiels (*Graphique 3.14*). Parmi ces mesures, 19 mesures de facilitation et 35 mesures restrictives étaient encore actives. De même, dans les pays non membres de l'OCI, 28 des 82 mesures de facilitation du commerce et 79 des 131 mesures de restriction du commerce étaient actives, comme l'a indiqué la CNUCED dans sa dernière mise à jour de mars 2021.

Les MNT qui restreignent les échanges comprennent des restrictions à l'exportation sous diverses formes afin d'éviter les pénuries de biens essentiels, et des exigences sanitaires et phytosanitaires (SPS) plus strictes pour garantir la qualité et la sécurité des produits. Les mesures visant à faciliter le commerce comprenaient l'assouplissement des exigences en matière d'autorisation et de licence ainsi que l'exemption ou le report de diverses taxes sur les produits importés. Ces mesures ont accéléré le commerce de ces produits, assurant ainsi un approvisionnement adéquat du pays.



Lors de la pandémie, l'objectif principal des MNT était certainement de garantir un approvisionnement adéquat en biens essentiels, notamment en produits médicaux et en denrées alimentaires (Graphique 3.15). Bien que ces mesures aient amélioré l'accès des pays qui ont imposé des restrictions à l'exportation, elles ont eu une incidence négative sur la disponibilité des biens essentiels dans les pays tributaires des importations, notamment les plus vulnérables. L'élimination des porteurs potentiels de maladies ou la limitation de leur transmission et la protection de l'industrie locale figurent parmi les autres objectifs des MNT mis en place par les pays membres et non membres de l'OCI. Cependant, comme ces mesures sont souvent imposées sans coordination avec les partenaires commerciaux, les CVM ont été perturbées et ont empêché la bonne circulation des échanges de biens essentiels.

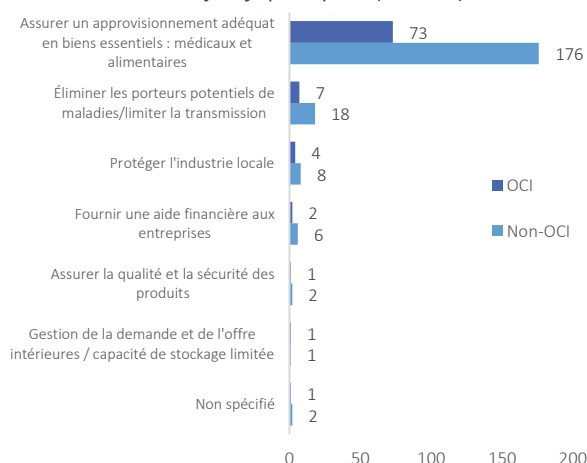
Graphique 3.14: Mesures non tarifaires en réponse au COVID-19 (Nombre)



Source: CNUCED [Base de données des mesures non tarifaires COVID-19](#), juillet 2021.

De nombreux gouvernements ont également investi dans les capacités de leurs autorités douanières pour faciliter le commerce en améliorant l'infrastructure numérique. Ils ont recherché la possibilité d'introduire ou d'étendre un système de guichet unique afin de réduire les interactions humaines. En ce qui concerne les pratiques liées aux autorités douanières, l'OMD (2020) fournit des informations sur les pratiques liées aux douanes, incluant plus de 30 pays de l'OCI. D'après ces informations, la plupart des pays de l'OCI pour lesquels des données sont disponibles ont accordé une exonération totale ou partielle des droits et taxes sur les marchandises liées principalement aux fournitures, matériaux et équipements

Graphique 3.15: Mesures non tarifaires en réponse au COVID-19: Objectifs principaux (nombre)



Source: CNUCED [Base de données des mesures non tarifaires COVID-19](#), juillet 2021.

normalement utilisés pour lutter contre le COVID-19. Les pays de l'OCI ont également mis en œuvre des procédures douanières spéciales, notamment le dédouanement rapide, la mainlevée

immédiate et la livraison directe (avec paiement différé) afin de faciliter le commerce. Il est également observé que certains pays de l'OCI ont facilité le commerce en assouplissant les exigences documentaires, notamment en réduisant le nombre de documents à soumettre ou en acceptant les copies des documents originaux.

Outre les MNT, des mesures tarifaires ont également été prises par de nombreux pays, mais elles visaient principalement à faciliter le commerce. Il n'y a qu'une seule

mesure tarifaire au sein de l'OCI qui est restrictive et toujours active. D'autre part, les pays de l'OCI ont introduit 24 mesures tarifaires pour faciliter le commerce, dont 20 sont toujours actives. Dans les pays non membres de l'OCI, 48 des 72 mesures tarifaires visant à faciliter le commerce sont toujours en vigueur. (*Graphique 3.16*).

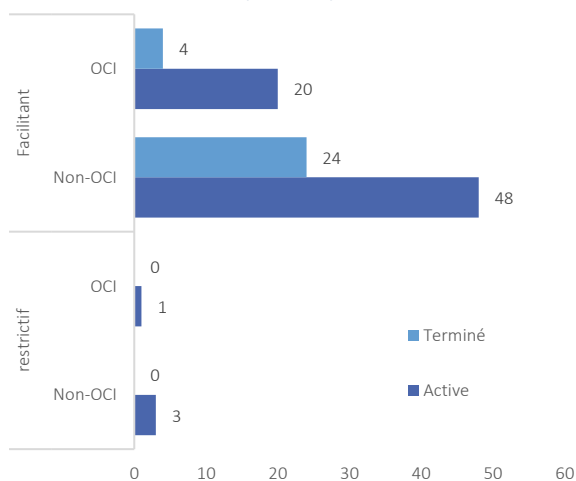
Dans l'ensemble, les MNT peuvent être des outils utiles pour atteindre des objectifs légitimes et sont très efficaces pour garantir une qualité élevée des marchandises et protéger la sécurité des consommateurs. Toutefois, de nombreux pays ont eu recours à des mesures de restriction du commerce, éventuellement sans tenir compte de leurs éventuels effets négatifs. Il existe un degré élevé d'interconnexion économique mondiale, et les actions unilatérales menacent les chaînes d'approvisionnement et de valeur mondiales et constituent des menaces pour la santé publique, la sécurité alimentaire ou les moyens de subsistance. Cela nécessite une coordination efficace entre les pays pour minimiser les impacts négatifs des MNT.

### Recommandations politiques

La diversification limitée des produits et des marchés a entraîné une plus grande réduction des exportations des pays de l'OCI par rapport aux pays non membres de l'OCI. Même si les indices sur la diversification des produits indiquent une amélioration de la diversification des biens exportés, il ne s'agit peut-être que d'une illusion causée par la chute des prix des carburants en 2020. Les pays de l'OCI ont besoin de stratégies à plus long terme pour accroître la diversité des produits d'exportation et leur intensité technologique afin de réduire leur vulnérabilité aux fluctuations des prix et de la demande étrangère et de devenir plus résistants sur les marchés mondiaux.

Outre le manque de diversification des produits, les barrières tarifaires et non tarifaires importantes constituent un obstacle majeur à l'amélioration des flux commerciaux. Les taux relativement élevés des droits de douane et des taxes liées au commerce affectent la

Graphique 3.16: Mesures tarifaires en réponse au COVID-19 (Nombre)



Source: CNUCED [Base de données des mesures tarifaires COVID-19](#), juillet 2021.



compétitivité des pays de l'OCI en termes de commerce international. Au cours de la pandémie, les barrières commerciales ont été réactivées par un certain nombre de pays membres et non membres de l'OCI pour atténuer les effets négatifs immédiats de la pandémie sur les économies nationales. Cependant, il est nécessaire de maintenir le flux des échanges commerciaux, à la fois pour garantir l'approvisionnement en produits essentiels et pour envoyer un signal de confiance à l'économie mondiale.

S'il convient de s'efforcer de réduire ces obstacles au cours de la période post-pandémique, il faut surtout s'attacher à faciliter les échanges. Dans de nombreux pays de l'OCI, le nombre de procédures requises pour accomplir les formalités douanières, le coût élevé du transport, les longs délais d'attente en douane et l'absence de normes de qualité harmonisées ou uniformes à l'échelle de l'OCI pour les biens et les services sont certains des obstacles qui limitent l'efficacité du commerce des marchandises. Si le niveau de coopération commerciale entre les pays de l'OCI doit atteindre les niveaux souhaités, il est nécessaire de rendre rapidement opérationnels les programmes de facilitation du commerce tels que le système de préférences commerciales de l'OCI (OIC-TPS), le crédit à l'exportation et l'assurance des investissements ainsi que la reconnaissance des normes, de la réglementation technique et des procédures d'évaluation de la conformité. La création de zones industrielles d'exportation et de zones franches pourrait également contribuer au développement du commerce intra-OCI.

Même si le secteur des services a été plus lourdement touché que le secteur manufacturier pendant la pandémie, il a été le secteur de l'économie mondiale qui a connu la croissance la plus rapide et le commerce des services a augmenté plus vite que celui des marchandises au cours de la dernière décennie. Le secteur des services connaît une transformation importante. Alors que la part des exportations de services traditionnels, notamment le tourisme et les transports, est en baisse, les exportations de services modernes et à forte intensité technologique, notamment ceux liés aux services de TIC, sont en hausse. Cette tendance s'est encore accélérée avec l'apparition de la pandémie de COVID-19. Dans ce contexte, les pays de l'OCI doivent diversifier leur base d'exportation de services pour représenter une part plus importante du commerce mondial des services. La forte dépendance à l'égard des secteurs de services traditionnels a entraîné une plus grande contraction des exportations de services des pays de l'OCI pendant la pandémie par rapport à la moyenne mondiale. Le développement d'une économie de services efficace et compétitive et le commerce des services dans les secteurs émergents pourraient contribuer de manière significative à l'amélioration de la performance commerciale des économies de l'OCI.

Le commerce des services joue également un rôle important dans la transformation économique et la création d'emplois, permettant aux pays de diversifier et d'améliorer leurs économies en s'intégrant principalement dans les CVM. Les pays enclavés ou géographiquement désavantagés peuvent se concentrer sur des secteurs où la distance et les conditions physiques sont moins importantes et qui ont le potentiel de promouvoir le développement socio-économique et la création d'emplois. Il faudrait pour cela renforcer la capacité de production et la compétitivité des secteurs ciblés par le biais de politiques et de programmes nationaux bien conçus.

Divers obstacles à la pratique des affaires (par exemple, le niveau élevé de bureaucratie dans les douanes, les procédures fastidieuses et les dispositions coûteuses en matière de transport) limitent non seulement la croissance du commerce international mais rendent également les pays de l'OCI, en tant que groupe, relativement moins attrayants pour les investisseurs étrangers. Pour cela, les pays de l'OCI doivent déployer davantage d'efforts pour créer un environnement commercial plus favorable où les entreprises peuvent facilement effectuer leurs transactions transfrontalières. Afin d'attirer les entreprises multinationales et de profiter de la refonte potentielle des CVM provoquée par la pandémie, les pays de l'OCI doivent développer leurs infrastructures physiques et numériques, améliorer le climat général des investissements et réduire les barrières non tarifaires et administratives.

Les investissements dans les infrastructures de transport et de communication sont essentiels à la mise en place d'un environnement propice aux entreprises qui recherchent des réseaux de chaînes de valeur alternatives. Pour améliorer les capacités technologiques, il est nécessaire d'investir dans le capital humain, d'augmenter les dépenses de recherche et développement (R&D) et de protéger les droits de propriété intellectuelle. Enfin, des mesures devraient être prises pour accroître la préparation aux risques de la chaîne d'approvisionnement et améliorer la résilience à ces risques, tels que la défaillance des réseaux de transport et de communication, les risques des marchés financiers, les risques d'épidémie et de pandémie et les risques de cybersécurité.

Il existe également des possibilités d'intégration économique régionale. Même si certains pays de l'OCI sont en concurrence avec un panier de produits similaires sur les marchés internationaux, il existe d'importantes complémentarités entre les pays de l'OCI, qui pourraient être mieux exploitées dans le contexte économique actuel. Avec une forte volonté politique, le développement de chaînes de valeur régionales dans certaines industries pourrait créer d'importants avantages économiques sous la forme de productivité, d'économies d'échelle et de compétitivité, ce qui renforcerait encore les possibilités découlant de la relocalisation et de la diversification des chaînes de valeur mondiales.

### 3.2. COVID-19 et le secteur des transports

Les mesures de confinement prises pour enrayer la pandémie de COVID-19 ont entraîné de graves perturbations dans presque tous les aspects du transport national et international. Le transport de passagers à l'intérieur et au-delà des frontières a été le plus durement touché en raison des mesures de quarantaine strictes, tandis que les compagnies aériennes ont dû relever des défis sans précédent pour rester financièrement viables en raison de la forte baisse de la demande et des revenus. En revanche, le transport de marchandises et la logistique sont restés plus robustes au cours de cette période, malgré des interruptions et des obstacles occasionnels au fil du temps. La résilience du transport maritime a été particulièrement déterminante pour éviter les interruptions de la chaîne d'approvisionnement dans les régions.

La demande de voyages ayant atteint un niveau historiquement bas, la crise de COVID-19 du secteur des transports a nécessité l'élaboration par les gouvernements d'une réponse politique





forte. Les exigences en matière d'espacement physique et de quarantaine ont considérablement réduit la capacité de transport disponible, tant pour les voyages nationaux qu'internationaux. De nombreux gouvernements ont fourni divers programmes de soutien pour aider le secteur des transports à rester viable pendant la pandémie. Dans le domaine des transports intérieurs, l'objectif principal était de maintenir un système de transport de base opérationnel pour répondre aux besoins des transports publics essentiels et des chaînes d'approvisionnement locales. Au fur et à mesure que les pays se remettent de la pandémie, ils auront également besoin de politiques pour reconfigurer le secteur des transports afin de permettre la mobilité des personnes et des biens de manière sûre, durable et résiliente.

Dans ce contexte, cette section fournit une évaluation des impacts de la pandémie COVID-19 sur le secteur des transports, avec une référence particulière aux pays de l'OCI. Elle fournit des analyses des impacts sur les différents modes de transport, à savoir sur les transports aérien, maritime, ferroviaire et routier.

### Impact sur le transport aérien

L'industrie du transport aérien joue un rôle économique important avec des liens interindustriels forts. La réduction de la demande de transport aérien n'affecte pas seulement les revenus des compagnies aériennes, mais réduit également la demande de nouveaux avions et détériore les capacités opérationnelles des aéroports, ce qui affecte l'emploi dans toutes les industries connexes. Un secteur du transport aérien qui fonctionne bien facilite l'établissement de liens commerciaux fiables avec les pays partenaires, le fret aérien permettant le bon fonctionnement des chaînes d'approvisionnement mondiales. Les voyages d'affaires sont un autre facteur important pour permettre l'interconnexion mondiale en tant que canal de transfert international des connaissances. En outre, la disponibilité de vols internationaux et intercontinentaux sans escale est un facteur déterminant de l'attrait de la ville et de ses environs pour le tourisme international, ainsi que de la décision d'implantation des entreprises multinationales.

Le transport aérien comprend deux branches principales : l'aviation civile et le transport de marchandises. En raison de la fermeture des frontières et des restrictions de voyage pendant la pandémie, l'aviation civile a été l'un des secteurs les plus durement touchés au niveau mondial. Les mesures prises pendant la pandémie et la baisse de l'appétit pour les voyages ont entraîné une chute spectaculaire de la demande de services aériens et compromis la viabilité financière des opérateurs et des systèmes de transport, y compris les aéroports.

#### Aviation civile

Selon l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI, 2021), le nombre total de passagers réguliers a diminué de 60 % en 2020 par rapport à 2019 (*Tableau 3.2*). Malgré quelques améliorations en 2021, le nombre total de passagers devrait rester inférieur de 42 à 48 % au nombre atteint en 2019. La baisse du nombre total de passagers internationaux est légèrement plus importante que celle des passagers nationaux, mais en termes de pourcentage, la chute des passagers internationaux atteint jusqu'à 74 % de 2019 à 2020 en raison de la fermeture des frontières ou de la réglementation stricte des voyages pour limiter la propagation du virus. Alors

qu'une reprise modérée est attendue pour les voyages intérieurs, les voyages internationaux devraient rebondir de façon marginale en raison des restrictions continues aux voyages transfrontaliers en 2021.

*Tableau 3.2: Impacts estimés de COVID-19 sur l'industrie aéronautique*

	Domestique	International	Total
<i>2020 vs 2019 (résultats réels estimés)</i>			
<b>Sièges</b>	-38%	-66%	-50%
<b>Passagers</b>	Réduction de <b>1,323 million</b> de passagers (-50%)	Réduction de <b>1,376 million</b> de passagers (-74%)	Réduction de <b>2,699 million</b> de passagers (-60%)
<b>Revenu</b>	Perte d'environ <b>120 milliards de dollars</b> des recettes brutes opérationnelles des compagnies aériennes.	Perte d'environ <b>250 milliards de dollars</b> des recettes brutes opérationnelles des compagnies aériennes.	Perte d'environ <b>371 milliards de dollars</b> des recettes brutes opérationnelles des compagnies aériennes.
<i>2021 vs 2019 (estimations préliminaires)</i>			
<b>Sièges</b>	de -18% à -21%	de -56% à -63%	de -34% à -38%
<b>Passagers</b>	Réduction de <b>674 à 776 millions</b> de passagers (-26% à -29%)	Réduction de <b>1 207 à 1 369 millions</b> de passagers (-65% à -74%)	Réduction de <b>1 881 à 2 146 millions</b> de passagers (-42% à -48%)
<b>Revenu</b>	Environ <b>59 à 69 milliards de dollars</b> de perte brute. recettes opérationnelles des compagnies aériennes	Perte d'environ <b>217 à 246 milliards de dollars</b> de recettes brutes opérationnelles des compagnies aériennes.	Perte d'environ <b>276 à 315 milliards de dollars</b> de recettes brutes opérationnelles des compagnies aériennes.

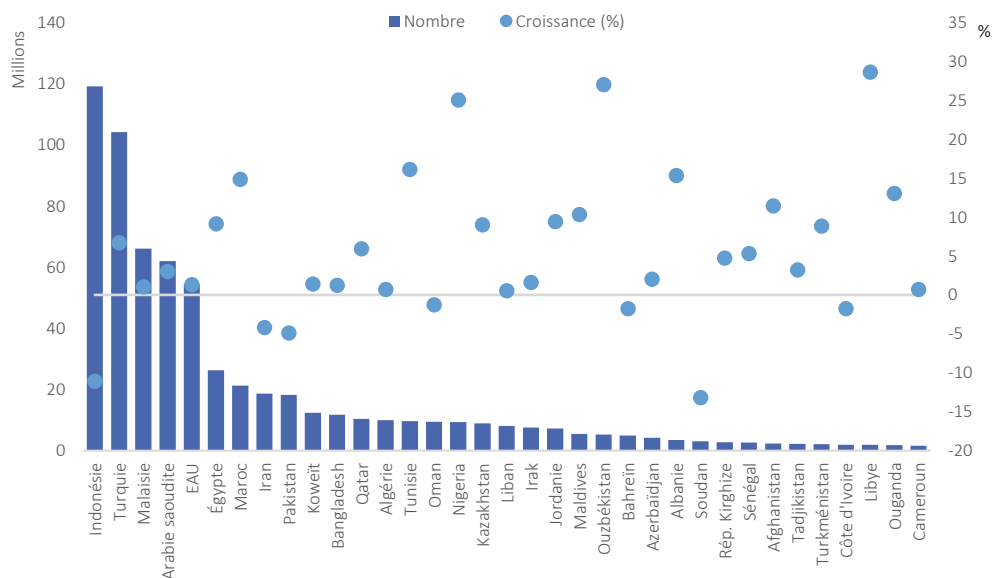
Source: ICAO (2021)

En conséquence, l'industrie aéronautique internationale a connu une baisse significative de ses revenus, principalement en raison des interruptions des opérations internationales. En 2020, ils ont déclaré une perte d'environ 371 milliards de dollars de recettes brutes d'exploitation et la perte de recettes devrait rester autour de 300 milliards de dollars en 2021 par rapport à 2019.

Le volume du trafic, mesuré en passagers-kilomètres payants (PKP, tant internationaux que nationaux) a plongé de façon spectaculaire de 90 % en avril 2020 et la baisse cumulée en 2020 a été de 65,9 % par rapport à 2019, selon les statistiques de l'Association internationale du transport aérien (IATA). C'est huit fois plus rapide que pendant les 12 mois qui ont suivi les attentats du 11 septembre 2001 - considérés ainsi comme la plus grave crise de l'aviation avant 2020 (IATA, 2020). En décembre 2020, les RPK internationaux étaient toujours en baisse de 85,3 % en glissement annuel - soit une amélioration de seulement 13 points de pourcentage par rapport au point bas de la crise en avril, ce qui reflète le report de la reprise du transport aérien (OCDE, 2021b).



Graphique 3.17: Principaux pays de transport de passagers, 2019 (nombre de passagers et croissance par rapport à l'année précédente)



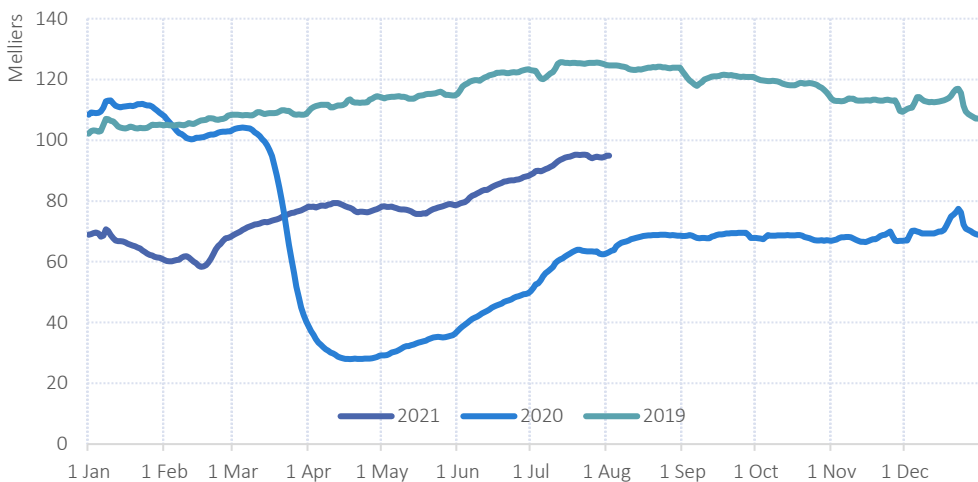
Source: IATA 2020 Statistiques mondiales du transport aérien.

Le classement des principaux pays de l'OCI en matière de transport de passagers présenté dans le *Graphique 3.17* couvre l'ensemble du trafic régulier, sur toutes les compagnies aériennes du monde. Les données reflètent tous les comptages de passagers à destination, en provenance ou à l'intérieur du pays respectif. L'Indonésie, la Turquie, la Malaisie, l'Arabie saoudite et les Émirats arabes unis sont les pays de l'OCI qui comptent plus de 50 millions de passagers réguliers en 2019.

En avril 2020, la capacité internationale mondiale de transport de passagers a connu une réduction sans précédent de 94 %, comme l'indique l'OACI (2021). Parmi les pays de l'OCI, avec une chute de 94%, la Turquie a été l'un des pays les plus sévèrement touchés en termes de changement de pourcentage de la capacité de passagers. Le transport aérien dans d'autres grands pays de l'OCI, notamment les Émirats arabes unis, l'Indonésie, la Malaisie et le Qatar, a également subi un choc initial qui est pour la plupart supérieur à 80 % (OACI, 2021). Toutes les régions du monde sont fortement touchées, mais à des degrés différents qui reflètent la mesure dans laquelle leur secteur aérien dépend des voyages transfrontaliers. Pour cette raison, les compagnies aériennes du Moyen-Orient ont été les plus touchées (avec une baisse du marché global de 72 % en 2020), et la région Asie-Pacifique a été relativement la moins touchée (avec une baisse de 62 %) (OCDE, 2021b).

Le *Graphique 3.18* montre les statistiques mondiales sur le nombre de vols commerciaux. Le choc initial a été sévère dans le monde entier ; une reprise partielle n'a été obtenue que vers le mois d'août 2020 et les vols ne se sont pas sensiblement améliorés depuis lors, restant en dessous des niveaux de 2019.

Graphique 3.18: Nombre de vols commerciaux par jour (moyenne mobile sur 7 jours)

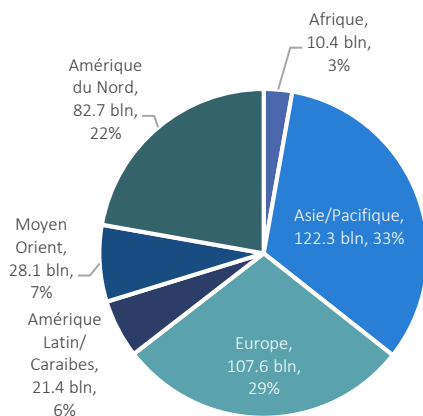


Source: Flightradar24. <https://www.flightradar24.com/data/statistics>

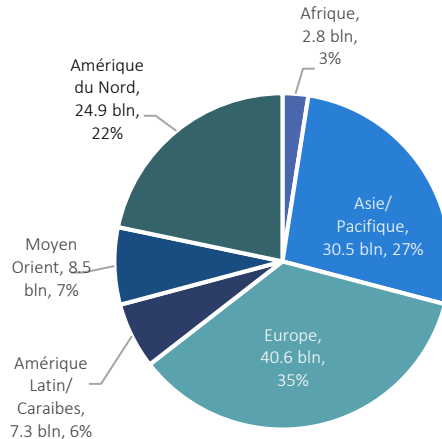
L'impact sur l'industrie aérienne a persisté tout au long de l'année et toutes les compagnies aériennes ont probablement enregistré des pertes de revenus. Les données au niveau de chaque pays ne sont pas disponibles publiquement sur les impacts économiques de la pandémie sur le secteur aérien, mais l'agrégation régionale pour l'année 2020 révèle que la plupart des pertes subies par les transporteurs l'ont été par des compagnies d'Europe, d'Asie/Pacifique et d'Amérique du Nord. Les pertes au Moyen-Orient et en Afrique, où se trouve la majorité des pays de l'OCI, ont représenté 10 % des pertes totales (Graphique 3.19.A). De même, en termes de pertes de revenus par aéroport, ces deux régions ont représenté 10 % des pertes mondiales (Graphique 3.19.B). Selon les statistiques mondiales, la région de l'OCI compte deux grands hubs dotés d'une importante capacité de transport aérien international, à savoir les Émirats arabes unis et la Turquie. Bien qu'ils aient subi d'importantes pertes de revenus, les mesures prises en

Graphique 3.19: Pertes de revenus dans le secteur de l'aviation civile, 2020 (en milliards de dollars)

A. Pertes de revenus par région de transport



B. Pertes de revenus par région aéroportuaire



Source: ICAO.



temps utile par les autorités compétentes ont permis d'éviter des pertes potentielles plus importantes.

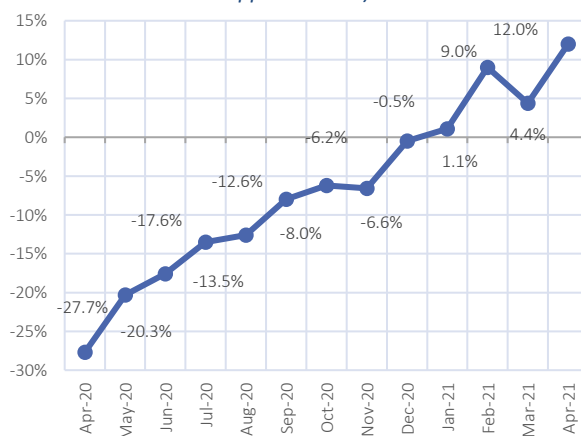
La régression du trafic aérien a donné lieu à des défis de politique publique qui vont au-delà des effets isolés sur la préservation des transporteurs nationaux et des plates-formes aériennes prioritaires. Par exemple, elle menace également de déclencher une crise du marché du travail. Au niveau mondial, environ 65 millions d'emplois dépendent de l'industrie aéronautique, dont 2,7 millions d'emplois dans les compagnies aériennes (OCDE, 2021b). Les indicateurs de l'OCDE sur la réglementation des marchés de produits montrent qu'en 2018, le secteur public était actionnaire du plus grand aéroport intérieur dans trois pays de l'OCDE sur quatre et du plus grand transporteur aérien dans un pays sur trois (OCDE, 2020c). L'État détient la majorité des parts des principales compagnies aériennes de la région de l'OCI, notamment celles d'Emirates, Turkish Airlines, Qatar Airways, Saudi Airlines et Royal Air Maroc. Par conséquent, les gouvernements ont pris les devants en protégeant les transporteurs nationaux des impacts de la pandémie en utilisant divers régimes de soutien et en offrant diverses incitations.

### Fret aérien

Contrairement aux services de transport aérien de passagers, le transport aérien de fret a connu un fort rebond au second semestre de 2020, reflétant principalement la reprise du commerce international après la levée des restrictions initiales qui avaient été en vigueur pendant la majeure partie du second trimestre. De nombreuses compagnies aériennes dans le monde ont réagi à cette situation en convertissant des avions de transport de passagers en avions-cargo. Cela leur a permis de compenser certaines pertes qu'elles subissaient dans le transport de passagers.

En tant qu'indicateur de la performance du fret aérien, les tonnes-kilomètres de cargo (CTK) à l'échelle du secteur ont diminué de 10,6 % en 2020 par rapport à 2019. Selon l'OACI, il s'agit du taux de déclin annuel le plus rapide depuis le début de la collecte des données en 1990, et d'une situation légèrement pire que celle observée après la crise financière mondiale de 2009. Le trafic mondial de marchandises a commencé à enregistrer des taux de croissance positifs en 2021 (*Graphique 3.20*). Les dernières données d'avril 2021 font état d'une forte croissance de 12% des CTK par rapport à la période pré-pandémique (2019). Cette croissance est supérieure de 7,6 points de pourcentage à celle du

Graphique 3.20: Trafic de marchandises, FTK (Changement par rapport à 2019)



Source: Moniteur mensuel du transport aérien de l'OACI, juin 2021. FTK: Fret Tonnes-Kilomètres

mois précédent (mars 2021). Dans l'ensemble, la demande de fret aérien semble être forte, soutenue par le rebond progressif de l'activité économique mondiale et l'augmentation des exportations.

Selon les statistiques mondiales du transport aérien (WATS) 2020 de l'IATA, trois compagnies de fret aérien de la région de l'OCI figurent parmi les dix premiers transporteurs mondiaux. FedEx a été la compagnie aérienne de cargo la plus active au monde en 2019, tandis que le Qatar a pris la deuxième place et Emirates la quatrième (*Tableau 3.3*). Qatar Airways est devenu le plus grand

*Tableau 3.3: Principaux transporteurs de cargo - CTK régulier (millions de tonnes)*

Classement	Compagnie aérienne	2019		% en GA	2018	% en GA	2017	% en GA
		Total	International					
1 (4)	Federal Express	17 503	8 851	0,0	17 499	3,8	16 851	7,2
2 (1)	<b>Qatar Airways</b>	<b>13 024</b>	<b>13 024</b>	<b>2,6</b>	<b>12 695</b>	<b>15,4</b>	<b>10 999</b>	<b>19,3</b>
3 (9)	United Parcel Service	12 842	6 228	3,1	12 459	4,3	11 940	6,0
4 (2)	<b>Emirates</b>	<b>12 052</b>	<b>12 052</b>	<b>-5,2</b>	<b>12 713</b>	<b>0,0</b>	<b>12 715</b>	<b>3,6</b>
.	...	...	...	...	...	...	...	...
9 (8)	<b>Turkish Airlines</b>	<b>7 029</b>	<b>7 000</b>	<b>19,3</b>	<b>5 890</b>	<b>24,6</b>	<b>4 728</b>	<b>29,9</b>

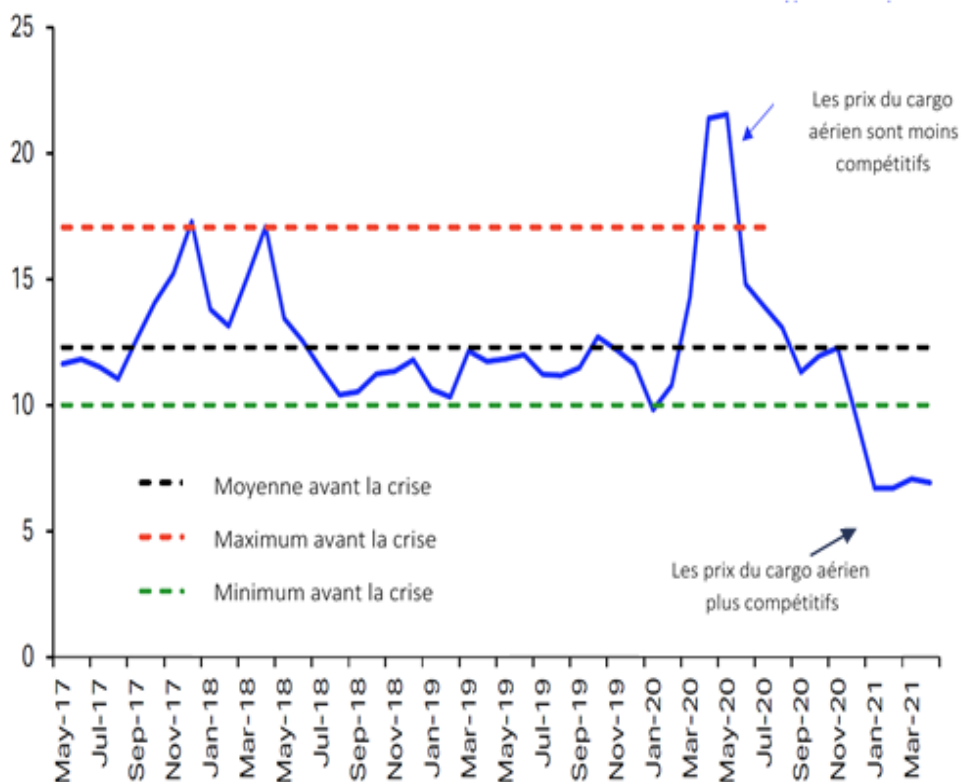
Source: IATA 2020 Statistiques mondiales du transport aérien. CTK: Tonnes-kilomètres de Cargo Les rangs entre parenthèses sont basés sur le transport international uniquement. <https://www.aircargonews.net/airlines/top-25-cargo-airlines-fedex-retains-the-top-spot-as-qatar-climbs/>

transporteur de cargo aérien au sens littéral du terme et s'est hissé à la deuxième place au classement général, son trafic ayant augmenté de 2,6 % d'une année sur l'autre pour atteindre 13 milliards de CTK. Si l'on exclut le fret intérieur, Qatar Airways devient le plus grand transporteur international de cargo au monde, suivi par les Émirats. Turkish Cargo a connu une expansion rapide au cours des dernières années grâce à l'ajout d'avions cargo et d'avions passagers supplémentaires à la suite de l'ouverture du nouvel aéroport d'Istanbul. La compagnie a l'ambition de devenir l'une des cinq premières compagnies aériennes de fret d'ici 2023. Les aéroports de Dubaï (DBX) et de Doha (DOH) figuraient également parmi les 10 premiers aéroports du monde en termes de volume de chargement/déchargement de cargo aérien en 2019.

Même si les statistiques pour 2020 n'étaient pas disponibles au moment de la rédaction du présent rapport, Qatar Airways, l'une des premières à convertir des avions de passagers en avions-cargo et à rechercher de nouveaux marchés, se serait hissée au rang de première compagnie aérienne au monde pour la charge utile de fret, avec près de 10 % du volume total en 2020 (CAPA, 2021). Révélant sa première perte depuis plus de 30 ans, Emirates a enregistré une perte annuelle de 22,1 milliards d'AED (6,0 milliards de dollars) entièrement due à l'effet de la pandémie qui a entraîné le retrait massif des vols et la fermeture des frontières dans le monde entier. Emirates SkyCargo contribue à 60% des recettes totales de la compagnie aérienne en matière de transport. D'autre part, Turkish Cargo a augmenté sa part de marché de 3,7 % en 2019 à 4,7 % en 2020, car la compagnie a utilisé 50 de ses avions de passagers et ses 25 cargos pour des opérations de fret, selon Air Cargo News.



Graphique 3.21: Rapport des taux de poids facturable par kg pour le cargo aérien et les conteneurs



Source: Graphique de la semaine de IATA Economics, 28 mai 2021.

Un impact économique important de la pandémie a été les perturbations de la chaîne d'approvisionnement. La congestion et le manque de capacité ont entraîné une forte augmentation des prix du transport maritime. Le fret aérien permet des expéditions rapides, mais il était environ 12 fois plus cher que le commerce maritime dans les 2 ou 3 années précédant la crise. Lorsque l'on compare les tarifs du fret aérien et du fret maritime par kg de poids facturable, le rapport des prix a évolué dans une fourchette de 10 à 17 % (Graphique 3.21). Alors que les tarifs du cargo aérien sont restés élevés, les tarifs des conteneurs ont fortement augmenté depuis lors, et étaient plus de trois fois supérieurs aux niveaux d'avant la crise en avril 2021. En conséquence, le prix relatif du cargo aérien par rapport à celui de l'océan a diminué, soutenant le mode de transport aérien. Au premier trimestre 2021, le cargo aérien a augmenté de 5,6 % par rapport au premier trimestre 2019, tandis que le volume de conteneurs a augmenté de 6,1 % (IATA, 2021). La forte demande des consommateurs et le manque de capacité en matière de conteneurs devant se poursuivre jusqu'à fin 2021 au plus tôt, le cargo aérien devrait rester une alternative viable au transport par conteneurs pour certaines entreprises, et les entreprises des pays de l'OCI qui dépendent du fret aérien devraient bénéficier de cette tendance (voir également le Graphique 3.22).

## Impact sur le transport maritime

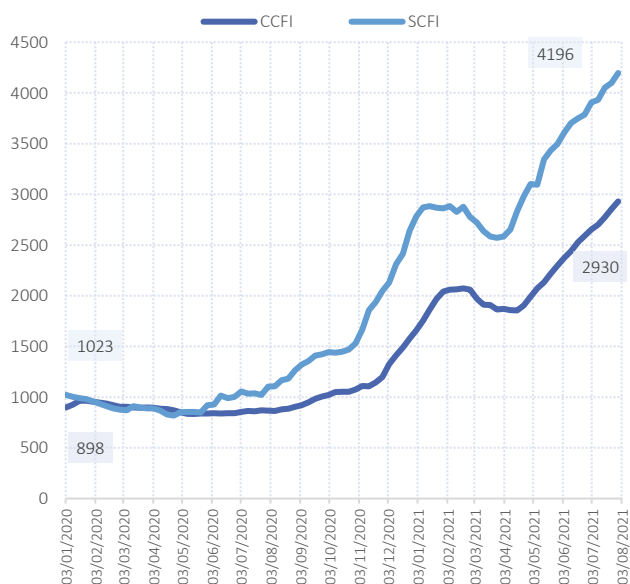
Selon différentes sources, environ 80 à 90 % du commerce international est assuré par le transport maritime et traité par les ports du monde entier. Au cours des premières périodes de la pandémie, on s'attendait à ce que le commerce international connaisse une forte contraction, avec de graves répercussions sur le secteur du transport maritime. Après un choc initial, cependant, les changements dans les habitudes de consommation et d'achat ont entraîné une forte demande de biens importés, dont une grande partie devait être transportée dans des conteneurs maritimes. La grande majorité des ports ont pu rester ouverts aux opérations de fret, facilitant ainsi la circulation transfrontalière des marchandises et des fournitures essentielles.

Au cours du second semestre de 2020, le commerce et les volumes de marchandises ont connu une reprise remarquable, mais avec l'évolution des modes de consommation et les mesures en cours pour prévenir la propagation du virus, un

nouveau défi est apparu pour le transport maritime, à savoir la crise des conteneurs. Divers facteurs ont contribué à cette crise, mais elle était principalement due à l'échec de la relocalisation des conteneurs vides, en plus de la pénurie de main-d'œuvre dans les ports, de la congestion des ports et des contraintes de capacité dans les camions et autres systèmes de transport intérieur (CNUCED, 2020). La situation a été exacerbée par le blocage du canal de Suez par un porte-conteneurs immobilisé.

Comme beaucoup d'autres, les transporteurs, les ports et les expéditeurs ont tous été pris par surprise par la pandémie. Les perturbations résultant de la pandémie et des déséquilibres commerciaux ont entraîné des changements dans la géographie du commerce des conteneurs. Des boîtes vides ont été laissées dans des endroits où elles n'étaient pas nécessaires, et leur déplacement n'avait pas été prévu (CNUCED, 2021b). L'augmentation de la demande a été plus forte que prévu et n'a pas été satisfaite par une offre suffisante de capacité de transport maritime.

Graphique 3.22: Indice du fret conteneurisé en Chine et à Shanghai

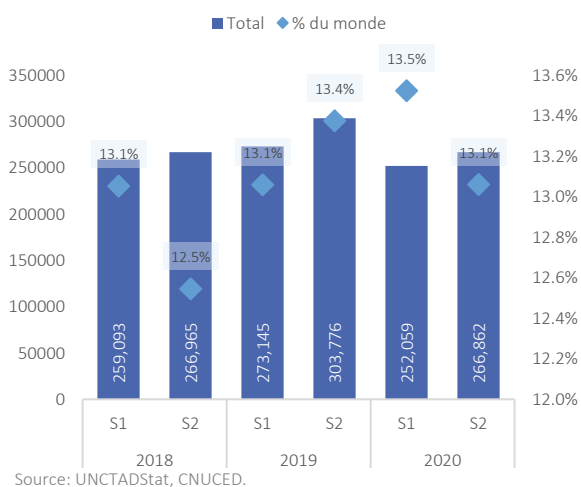


Source: Bourse maritime de Shanghai et MacroMicro. CCFI: indice de fret conteneurisé de la Chine; SCFI: Indice de fret conteneurisé de Shanghai





Graphique 3.23: Principaux pays de l'OCI par escales portuaires, deuxième semestre 2020

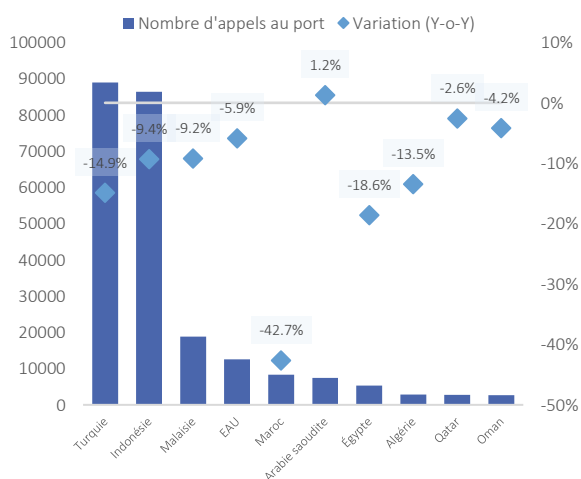


Cela a entraîné une flambée des taux de fret, qui ont atteint des sommets historiques à la fin de 2020 et au début de 2021. Les taux de fret de la Chine vers l'Amérique du Sud ont augmenté plus de quatre fois plus que la médiane pour cet itinéraire, tandis que la plus faible augmentation a été enregistrée sur l'itinéraire Asie-Côte Est Amérique du Nord, avec une hausse de 63 % (CNUCED, 2021b). Selon l'indice composite le plus récent publié par l'Indice de fret conteneurisé de Shanghai, l'indice du fret conteneurisé en Chine (CCFI) a plus que triplé entre janvier 2020 et juillet

2021. La hausse de l'indice de fret conteneurisé de Shanghai (SCFI) a été encore plus forte, puisqu'elle a été multipliée par quatre environ au cours de la même période (Graphique 3.22).

La hausse des coûts, les mesures de lutte contre les maladies, la pénurie de main-d'œuvre dans les ports et l'évolution de la demande ont affecté la capacité des ports et des exploitants de terminaux à mener à bien les opérations liées aux navires dans les délais impartis, ce qui a eu des répercussions sur le nombre d'escales. Une escale est un port où un navire charge/décharge des marchandises ou embarque/débarque des passagers. La réduction du nombre d'escales a entraîné l'interruption des mouvements de marchandises à l'entrée et à la sortie des ports, ce qui a provoqué une congestion portuaire, des coûts supplémentaires pour les expéditeurs et une pénurie de conteneurs. Le Graphique 3.24 montre le nombre d'escales dans les pays de l'OCI pour des périodes semi-annuelles. Le premier semestre de 2020 a connu une baisse de 7,7 % des escales par rapport au premier semestre de 2019. La baisse observée au second semestre 2020 était de 12,2% par rapport à la même période de l'année précédente. Malgré la baisse des escales, les pays de l'OCI n'ont

Graphique 3.24: Nombre d'escales portuaires dans les pays de l'OCI, semestriellement



pas connu une diminution de leur part mondiale, mais une légère amélioration a été observée, passant de 13,2% en 2019 à 13,3% en 2020.

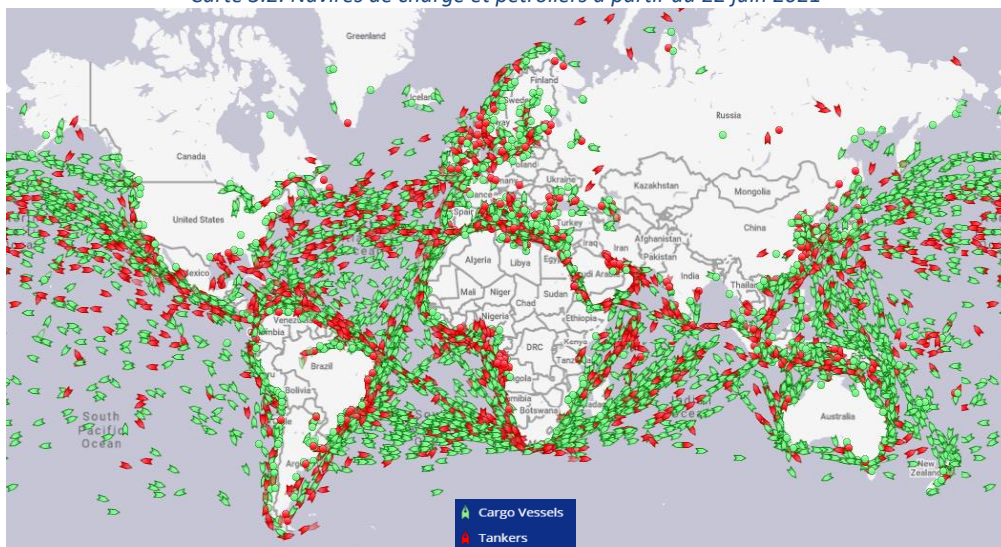
Pourtant, seuls deux pays de l'OCI, à savoir la Turquie et l'Indonésie, ont représenté plus de 65 % du total des escales dans la région de l'OCI au second semestre 2020, ce qui reflète une forte concentration des expéditions maritimes dans un petit nombre de pays, selon les statistiques de la CNUCED (*Graphique 3.23*). Parmi les pays de l'OCI ayant un nombre plus élevé d'escales, seule l'Arabie saoudite a pu augmenter le nombre total d'escales de navires au cours du second semestre 2020 par rapport à la période correspondante de l'année précédente.

Carte 3.1: Trafic de navires à passagers au 22 juin 2021



Source: MarineTraffic.com.

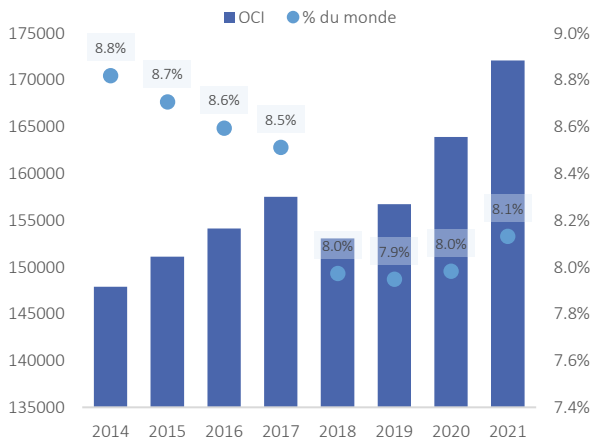
Carte 3.2: Navires de charge et pétroliers à partir du 22 juin 2021



Source: MarineTraffic.com.



Graphique 3.25: Flotte marchande par propriété effective



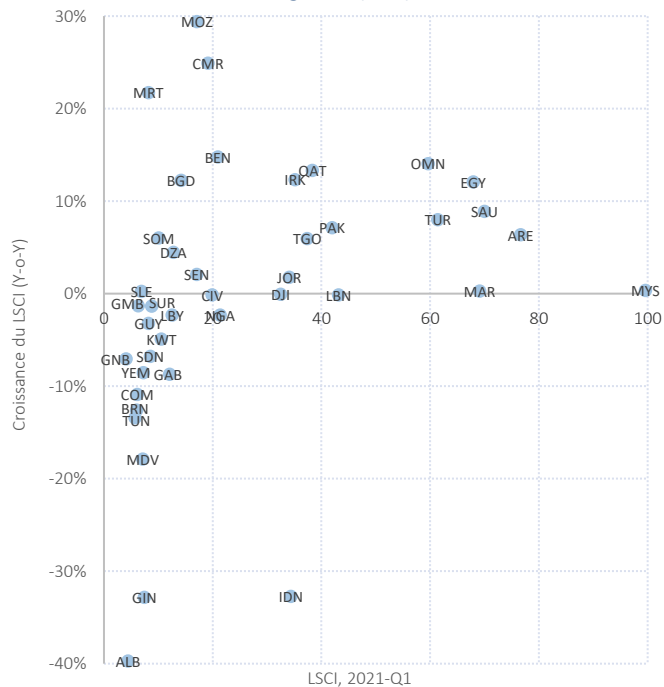
Source: UNCTADStat, CNUCED.

En 2019, environ 55% des escales enregistrées dans le monde étaient des navires à passagers, suivis par les pétroliers et autres vraquiers humides (12%), les porte-conteneurs (11%) et les navires de marchandises diverses en vrac (10%) (CNUCED, 2020). L'Association internationale des ports (IAPH, 2021) rapporte que le marché des croisières/passagers a été le plus touché par la contagion du COVID-19. Au cours de la semaine 6 de 2021, 57 % des ports interrogés ont indiqué que les escales de navires à passagers avaient diminué de plus de 50 %, voire de plus de 90 % dans de nombreux cas. La *Carte 3.1* présente le trafic des navires à passagers et *Carte 3.2* présente le trafic des cargos et des pétroliers à la date du 22 juin 2021. Si le trafic des navires à passagers reste concentré sur le transport local et régional, le trafic des navires de charge et des pétroliers est très dynamique.

Le *Graphique 3.25* montre la taille de la flotte marchande possédée par les pays de l'OCI. On constate une tendance à la hausse du nombre de flottes, même au cours de la pandémie. Les pays de l'OCI semblent transformer la pandémie en une opportunité, puisque leur part dans la flotte mondiale a légèrement augmenté, passant de 7,9 % en 2019 à 8,1 % en 2021, selon les données de la CNUCED. Le nombre total de flottes commerciales dans les pays de l'OCI a augmenté de 9,8 % depuis 2019. La Turquie

En 2019, environ 55% des escales enregistrées dans le monde étaient des navires à passagers, suivis par les pétroliers et autres vraquiers humides (12%), les porte-conteneurs (11%) et les navires de marchandises diverses en vrac (10%) (CNUCED, 2020). L'Association internationale des ports (IAPH, 2021) rapporte que le marché des croisières/passagers a été le plus touché par la contagion du COVID-19. Au cours de la

Graphique 3.26: Indice de connectivité des transports maritimes réguliers (LSCI)



Source: UNCTADStat, CNUCED.

Note: Bahreïn et l'Iran n'ont pas pu être représentés sur le graphique en raison des valeurs élevées de leur taux de croissance. Les données relatives au LSCI et au taux de croissance, respectivement, sont de 28,1 et 203% pour le Bahreïn et de 31,3 et 81% pour l'Iran. Voir l'annexe A pour les codes de pays.

(16,3%), l'Indonésie (15,6%), les Émirats arabes unis (14,5%), l'Iran (11,2%) et l'Arabie saoudite (9,8%) sont les pays de l'OCI qui possèdent le plus grand nombre de flottes commerciales.

En conséquence, l'indice de connectivité du transport maritime de ligne (LSCI) a augmenté dans de nombreux pays de l'OCI malgré les mesures de confinement prises pendant la pandémie. (*Graphique 3.26*). Cette augmentation a été particulièrement visible dans les pays dont les valeurs LSCI étaient déjà plus élevées. En revanche, les pays de l'OCI ayant des valeurs LSCI plus faibles ont pour la plupart connu une détérioration de leurs valeurs d'indice au cours du premier trimestre de 2021 par rapport au premier trimestre de 2020.

### Impact sur le transport routier et ferroviaire

En réponse à la pandémie, les gouvernements ont imposé des restrictions sur le transit national et/ou fermé les passages frontaliers pour les services de transport routier de marchandises, ce qui a considérablement affecté non seulement le trafic de passagers mais aussi les services de transport de marchandises à l'intérieur et au-delà des frontières. Les restrictions sur les services et la circulation des personnes, combinées aux conseils des autorités de ne pas voyager, ont entraîné une diminution du nombre de passagers d'environ 80 % pour tous les services ferroviaires nationaux en période de verrouillage. Dans l'ensemble, par rapport au transport maritime, le transport routier et ferroviaire, en particulier le transport routier, a été plus vulnérable aux mesures restrictives prises par les autorités et a donc subi des impacts plus importants.

Le transport routier et ferroviaire est également un complément important pour le transport vers l'arrière-pays à partir des ports. Les changements brusques des volumes de fret sur plusieurs grandes routes commerciales et les perturbations de la connectivité du transport vers l'arrière-pays dans certains ports ont mis à l'épreuve les limites de capacité de certains ports/terminaux et de leurs systèmes de transport intérieur pendant la pandémie. Selon l'IAPH (2021), après avoir enregistré des retards de plus de 40% en avril 2020, aucun des ports interrogés n'a signalé de retards (6-24 heures) ou de retards importants (> 24 heures) dans le transport routier transfrontalier en octobre. Ce chiffre a rebondi à 16,3% en novembre (semaine 45) et a encore augmenté pour atteindre 20% en février 2021. Bien que ce pourcentage soit bien inférieur aux chiffres initiaux, il montre que moins de ports connaissent des opérations normales de camionnage transfrontalier.

En outre, même si la disponibilité du camionnage n'est pas affectée, quelque 18,6 % des ports sont confrontés à des perturbations des services ferroviaires en février 2021, en hausse par rapport au chiffre record de 4,9 % en octobre et de 11,1 % en décembre 2020. Ce pourcentage a encore augmenté pour atteindre 25 % en avril 2021, notamment en raison de certaines difficultés signalées en Amérique du Nord. Ce chiffre est proche du niveau de perturbations signalé dans les premiers jours de la pandémie, où près de 30 % des ports ont signalé que le trafic ferroviaire avait



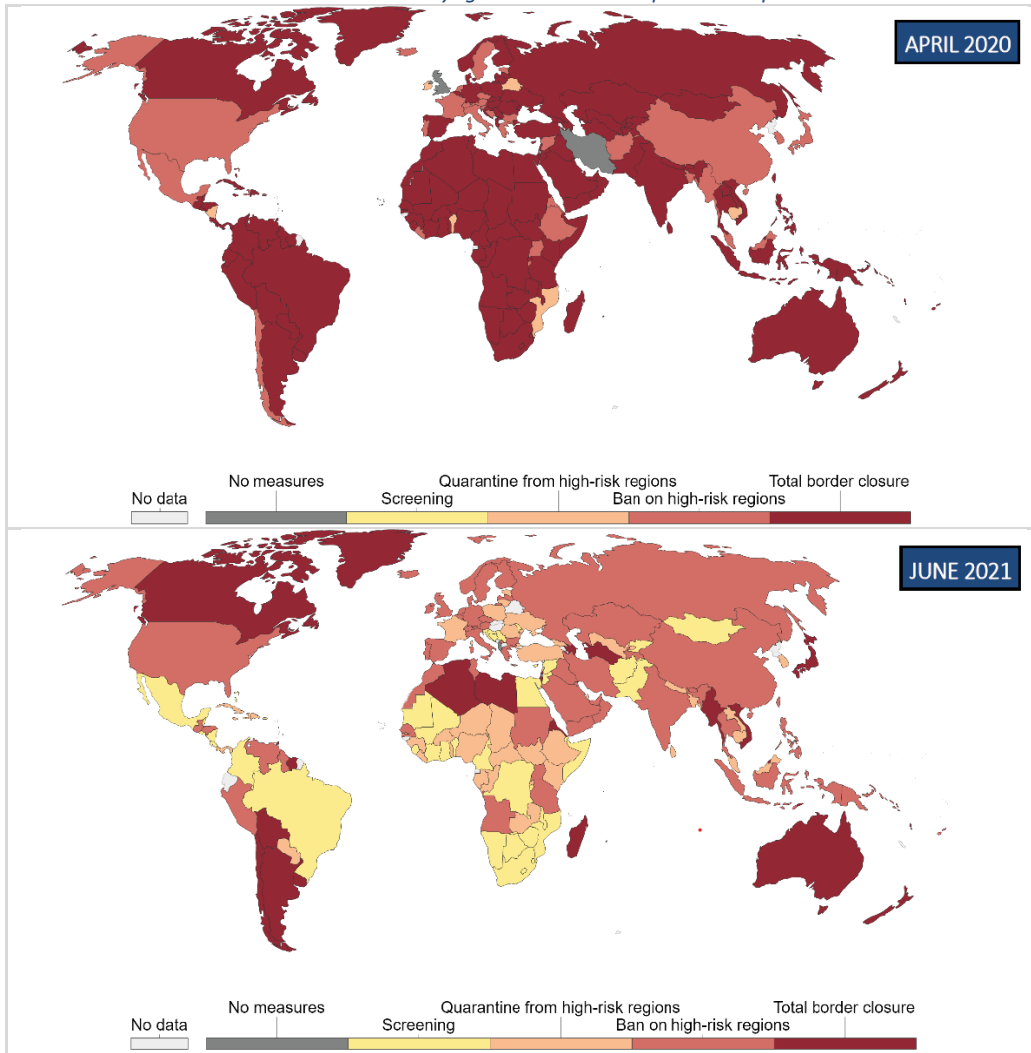
diminué. La situation dans les autres régions du monde ne s'est que légèrement détériorée, comme l'indique l'IAPH.

Un secteur du transport routier efficace et fonctionnant bien est essentiel au développement socio-économique. Pendant la pandémie, elle a joué un rôle essentiel dans l'acheminement de biens et de produits essentiels, notamment de denrées alimentaires et de fournitures médicales, à l'intérieur et à l'extérieur des frontières. Les fermetures de frontières, quant à elles, ont constitué de sérieuses difficultés pour les pays enclavés à accéder aux biens essentiels en provenance de l'étranger.

Dans le portail Notre Monde en chiffres, nous présentons des données et des recherches sur la manière dont la pandémie a modifié les mouvements de personnes dans le monde. La [Carte 3.3](#) illustre l'étendue des restrictions imposées par les gouvernements sur les voyages internationaux. En avril 2020, presque toutes les frontières du monde ont été fermées. Après plus d'un an, malgré des assouplissements, des restrictions importantes demeurent dans de nombreux pays pour la mobilité transfrontalière. Le maintien de ces restrictions a un impact particulier sur l'industrie du tourisme et sur les pays qui dépendent fortement du tourisme international.

Les transports intérieurs ont également été gravement touchés par la pandémie. Les données fournies par le portail Notre monde en chiffres révèlent que le nombre de visiteurs des stations de transit a considérablement diminué par rapport à la période précédant la pandémie ([Carte 3.4](#)). Les stations de transit comprennent les centres de transport public tels que les stations de métro, de bus et de train. Selon l'Union internationale des chemins de fer (UIC), les restrictions de voyage et les mesures de précaution ont entraîné une baisse d'environ 80 % du nombre de passagers pour tous les services ferroviaires nationaux pendant les fermetures (UIC, 2020). Pour les services ferroviaires internationaux de voyageurs, les volumes de passagers ont chuté de près de 100 % pour tous les opérateurs, conformément aux fermetures des frontières internationales de voyageurs. Sur la base de différentes hypothèses de modèle, l'UIC a estimé que les recettes des passagers et du fret pourraient perdre entre 78 et 125 milliards de dollars pour 2020 et 2021 en raison de la pandémie. En juin 2021, la situation s'est quelque peu améliorée, le trafic de passagers restant inférieur à la période pré-pandémique dans de nombreux pays, mais il a augmenté dans un certain nombre de pays de l'OCI ([Carte 3.5](#)).

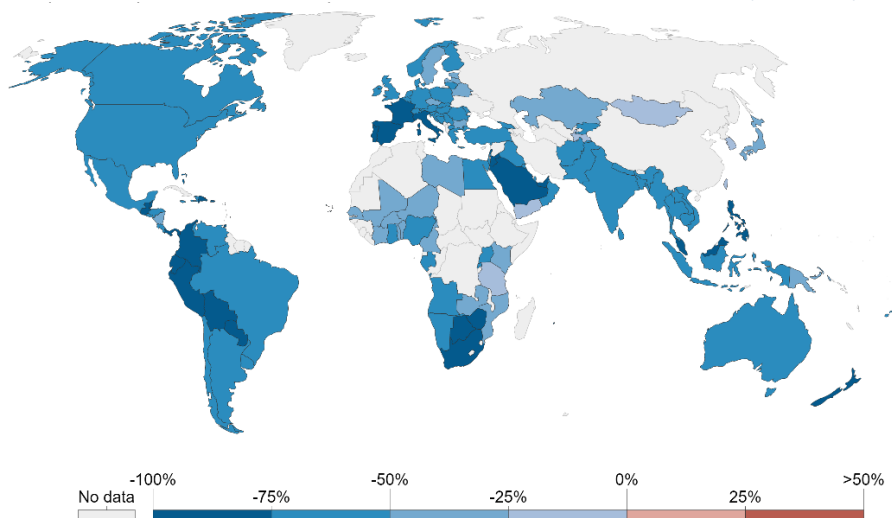
Carte 3.3: Contrôles des voyages internationaux pendant la pandémie



Source: "Notre monde en chiffres" basé sur Hale et al.

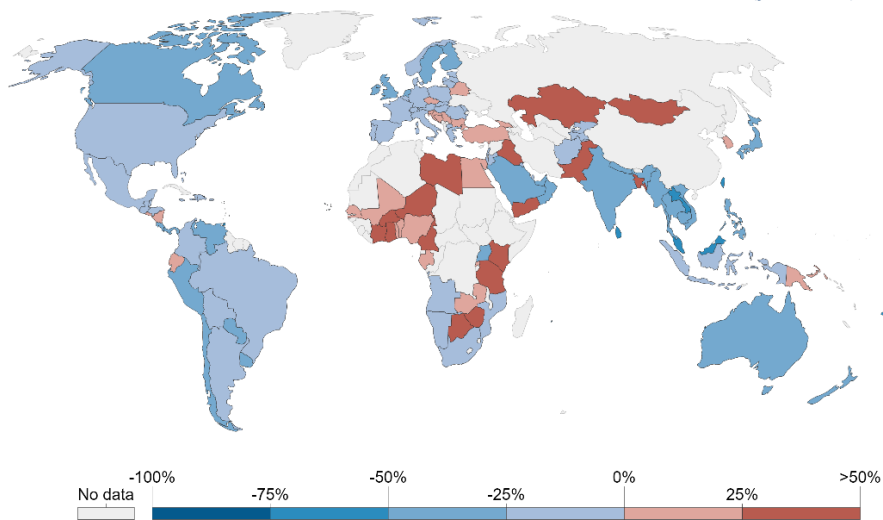


Carte 3.4: Variation du nombre de visiteurs dans les stations de transit (avril 2020)



Source: "Notre monde en chiffres" basé sur les tendances de la mobilité communautaire Google COVID-19.

Carte 3.5: Variation du nombre de visiteurs dans les stations de transit (juin 2021)



Source: "Notre monde en chiffres" basé sur les tendances de la mobilité communautaire Google COVID-19.

### Questions politiques pour renforcer la résilience du secteur des transports

Les événements perturbateurs, qu'ils soient prévisibles ou imprévisibles, ont un impact considérable sur la vie normale. La pandémie a mis en évidence l'importance de la résilience des chaînes d'approvisionnement et des réseaux logistiques. Le secteur des transports a été l'un des secteurs les plus durement touchés en raison des mesures restrictives prises pour enrayer la pandémie. Les parties prenantes du secteur ont toutes été prises par surprise par la pandémie. Les mesures prises pour empêcher la propagation du virus étaient nécessaires, mais la réduction du personnel et les restrictions sur les contacts physiques et les voyages ont entraîné des conséquences sans précédent sur le secteur. Les pays disposant d'une infrastructure numérique

de gestion de la logistique et d'une plus grande souplesse dans l'utilisation d'autres options de transport intermodal ont pu éviter certains des dommages potentiels.

Lorsque le réseau de transport est perturbé, les conséquences peuvent être étendues, notamment l'arrêt de la production et de la distribution, l'augmentation du coût des marchandises et l'impossibilité pour les personnes d'accéder à des services essentiels. Le secteur joue un rôle particulièrement critique en facilitant le commerce transfrontalier et en soutenant le tourisme international. Si les expériences concernant la perturbation peuvent varier en fonction des conditions préexistantes et des niveaux de préparation, les perturbations des liaisons de transport pendant une période prolongée affectent les communautés et la santé économique d'un pays. C'est pourquoi la réduction de la vulnérabilité et l'amélioration de la résilience aux chocs futurs sont essentielles pour la durabilité non seulement des activités sectorielles mais aussi des activités économiques globales. Même si les gouvernements prennent des mesures pour protéger les secteurs économiques de diverses difficultés économiques et financières, les mesures à plus long terme nécessitent une perspective plus large.

Il est important de reconnaître l'importance critique de la numérisation et de l'automatisation dans les services de transport pour atteindre une plus grande efficacité et durabilité. Elle a le potentiel de réduire les contacts humains dans divers services de transport, des processus de dédouanement à la billetterie. En ce qui concerne les systèmes de transport intérieur, des mesures spécifiques peuvent être élaborées pour réagir immédiatement aux futures pandémies, comme des plans d'urgence indiquant quels réseaux de transport et quels postes frontières doivent rester opérationnels. Les fermetures et restrictions non coordonnées aux frontières ont posé de graves problèmes partout dans le monde. Par exemple, sur 54 pays africains, 38 ont introduit différents types de fermetures de frontières, entraînant un ralentissement significatif du commerce transfrontalier, tandis que la compréhension limitée et l'application incohérente des mesures COVID-19 ont entraîné une confusion tant chez les chauffeurs routiers que chez les autorités frontalières (UNECE, 2021). Les pays de l'OCI doivent donc intensifier leur coordination pour accroître la prévisibilité et le déploiement efficace des mesures frontalières dans les situations d'urgence.

En ce qui concerne le transport routier, il est encouragé de développer des systèmes de voyage intelligents (ITS) pour promouvoir la sécurité et la résilience du transport routier. Les solutions ITS comprennent des services d'information sur les déplacements en temps réel, des systèmes de nouvelle génération pour la tarification des infrastructures et des modèles de gestion sophistiqués pour tous les modes de transport. Les systèmes de transport intelligents et automatisés tendent à réduire la fréquence et la durée des contacts entre humains (distanciation sociale) pendant le transport et réduisent ainsi la probabilité de contagion des maladies transmissibles. Les solutions STI utilisent des technologies de l'information avancées liées à l'aide au conducteur, à la gestion du trafic et au contrôle des véhicules, qui améliorent constamment la qualité de l'interaction entre les systèmes routiers et les véhicules (UNECE, 2012).

Les gouvernements ont réagi à la crise en désignant les ports, le transport maritime et les services de camionnage comme essentiels, et les ont exemptés des restrictions connexes. Bien que de nombreux aéroports aient été fermés aux vols de passagers, la plupart sont restés ouverts au





fret, ce qui reflète l'importance particulière, la résilience et la force du fret aérien. Il est impératif de développer un système et une capacité de fret aérien avancés pour pouvoir réagir rapidement aux chocs futurs. Les investissements dans le secteur ferroviaire peuvent également être considérés comme prioritaires, car il s'agit d'un mode de transport essentiel pour soutenir la mobilité des biens et des personnes à l'intérieur et au-delà des frontières. Le fret ferroviaire peut être essentiel pour soutenir une chaîne de valeur logistique durable, mais aussi pour l'activité des passagers à une époque où les conditions de voyage et les espérances changent considérablement.

Il est également recommandé de mettre en place des mécanismes stratégiques régionaux et internationaux pour réguler les systèmes de transport afin de garantir la résilience des chaînes d'approvisionnement, des transports et du commerce et d'éviter les effets perturbateurs des futures pandémies ou autres chocs similaires. Le transport maritime est particulièrement critique pour la durabilité du commerce mondial et des chaînes de valeur. La récente pénurie de conteneurs et d'équipements maritimes a suscité des inquiétudes quant à l'efficacité des mécanismes existants. Le suivi des escales et des horaires des navires de ligne, ainsi que l'amélioration du traçage et l'optimisation des escales, font partie des défis à relever dans un avenir proche. Il est également important de veiller à ce que les autorités nationales chargées de la concurrence puissent surveiller les taux de fret afin de prévenir les comportements abusifs.

### 3.3. COVID-19 et le secteur du tourisme

Le tourisme international est l'une des principales activités économiques et une source importante de recettes en devises, de croissance économique et d'emploi dans de nombreux pays développés et en développement, y compris les pays de l'OCI. Avant l'apparition de la pandémie de COVID-19, le secteur du tourisme a généré environ 10,4% du PIB mondial (9,2 trillions de dollars) et 10,6% de tous les emplois (334 millions) en 2019 (WTTC, 2021a). Avant la pandémie, le secteur créait un nouvel emploi sur quatre dans le monde. Comme le secteur du tourisme a des liens directs et indirects avec 185 activités de l'offre dans l'économie, un choc tel qu'une pandémie pourrait avoir le potentiel d'affecter une chaîne d'activités économiques allant des transports aux hôteliers (OCDE, 2020d). Par exemple, la CNUCED (2021c) a estimé qu'en raison des liens avec des secteurs en amont comme l'agriculture, une baisse des ventes touristiques entraîne une perte de PIB réel multipliée par 2,5, en moyenne, en l'absence de tout plan de relance.

Selon l'Organisation mondiale du tourisme des Nations unies (OMT, 2020a), à l'échelle mondiale, environ 80 % de toutes les entreprises touristiques sont des petites et moyennes entreprises (PME) qui disposent de sources limitées pour survivre en cas de choc économique comme celui que provoque actuellement l'épidémie de COVID-19. Le secteur du tourisme crée non seulement des millions d'emplois, mais offre également des opportunités à certains groupes vulnérables comme les femmes, les jeunes et les communautés rurales dans de nombreux pays développés et en développement (OMT, 2020b ; ONU, 2020). À cet égard, une récession ou une crise dans le secteur pourrait se traduire par la perte de millions d'emplois en raison du COVID-19. Par

conséquent, une perturbation des activités du secteur pourrait toucher tous les acteurs du tourisme et, par conséquent, déclencher les taux de chômage et de pauvreté (ONU, 2020).

Dans ce contexte, cette sous-section fournit tout d'abord une évaluation de l'impact de la pandémie de COVID-19 sur le secteur du tourisme des pays de l'OCI. Ensuite, elle passe en revue un certain nombre de politiques et de mesures des pays de l'OCI qui visent à atténuer les impacts de la pandémie. Finalement, la sous-section se termine par un certain nombre de recommandations politiques.

### Évaluation de l'impact de la pandémie de COVID-19 sur le tourisme international dans les pays de l'OCI

La déclaration de la pandémie de COVID-19 le 11 mars 2020 par l'Organisation mondiale de la santé (OMS) a déclenché une vague de restrictions de voyage sous différentes formes et intensités qui ont mis le secteur du tourisme dans une position difficile. Selon l'OMT (2020c), au 28 avril 2020, sur 217 destinations dans le monde :

- 45% ont totalement ou partiellement fermé leurs frontières aux touristes - "Les passagers ne sont pas autorisés à entrer" ;
- 30% ont suspendu totalement ou partiellement les vols internationaux - "tous les vols sont suspendus" ;
- 18% interdisent l'entrée de passagers en provenance de pays d'origine spécifiques ou de passagers ayant transité par des destinations spécifiques; et
- 7 % appliquent différentes mesures, telles que la quarantaine ou l'auto-isollement pendant 14 jours et les mesures relatives aux visas.

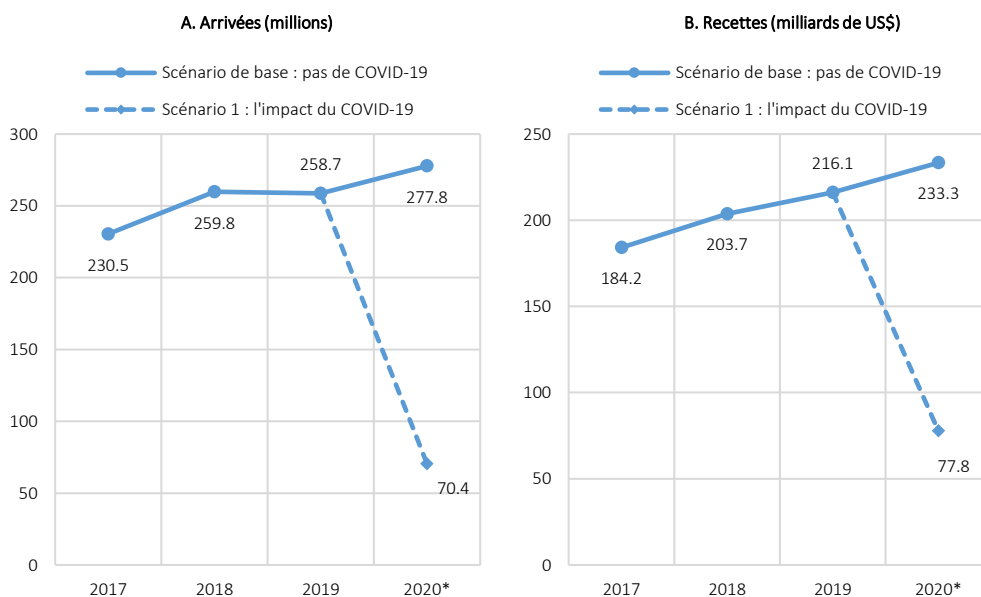
Ces restrictions et mesures se sont poursuivies en 2020 et 2021, avec une intensité et une portée variables, car la propagation du virus n'a pas encore pu être totalement maîtrisée. Par conséquent, la plus grande crise de l'histoire de l'industrie du tourisme depuis la Seconde Guerre mondiale a débuté en 2020. Les arrivées de touristes dans le monde ont diminué de 72,8 % en 2020 par rapport à 2019, ce qui a entraîné une perte estimée à 1 300 milliards de dollars de recettes d'exportation. Les recettes du tourisme ont diminué de 64 % en 2020 (OMT, 2021a). L'OMT (2020a) a indiqué qu'en raison de la pandémie de COVID-19, le secteur mondial du tourisme a perdu entre cinq et sept ans de croissance, et qu'il faudra plusieurs années pour retrouver les niveaux pré-pandémiques.

### Quantifier les impacts de la pandémie

Pour mettre cela en perspective, le *Graphique 3.27* présente des projections sur les arrivées de touristes internationaux et les recettes du tourisme dans les pays de l'OCI sur la base de deux scénarios. Le scénario de base suppose qu'il n'y a pas d'épidémie de COVID-19, de sorte qu'en 2020, les pays de l'OCI ont suivi la tendance positive observée sur la période 2017-2019, tant en termes d'arrivées de touristes que de recettes touristiques. Pour mettre cela en perspective, le *Graphique 3.27* présente des projections sur les arrivées de touristes internationaux et les recettes touristiques dans les pays de l'OCI sur la base de deux scénarios. Le scénario de base suppose qu'il n'y a pas d'épidémie de COVID-19, de sorte qu'en 2020, les pays de l'OCI suivent la



Graphique 3.27: Arrivées de touristes internationaux et recettes du tourisme dans les pays de l'OCI



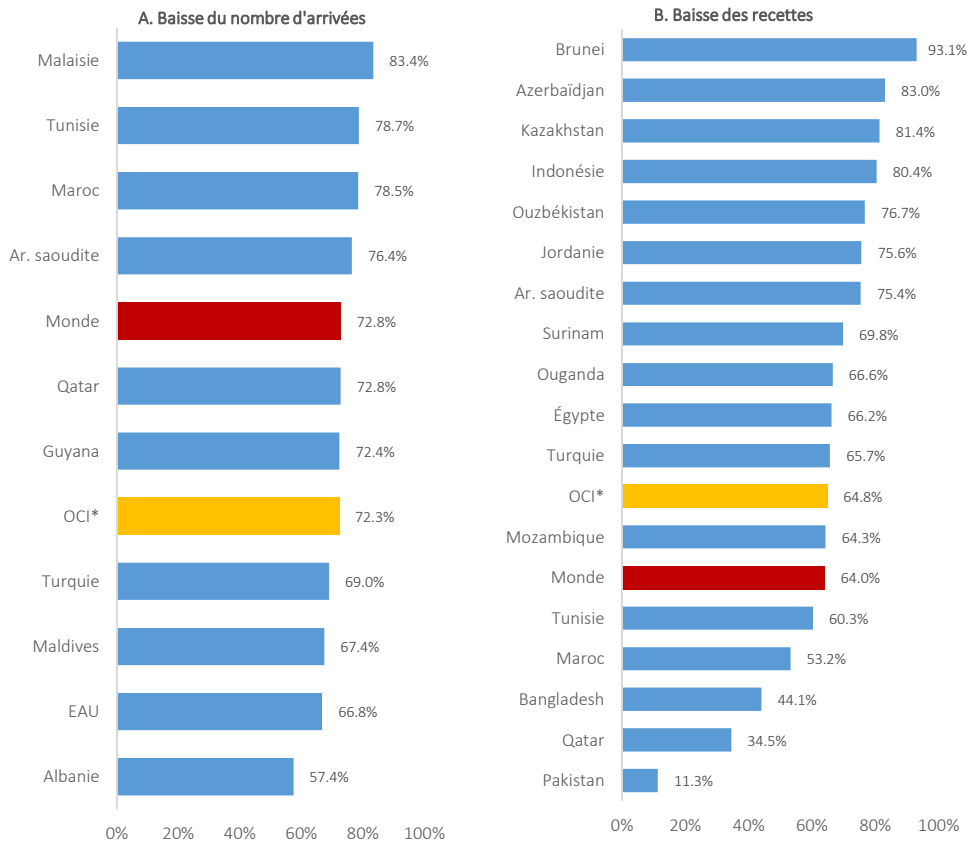
Source: Calculs du personnel du SESRIC basés sur les données de l'OMT (Baromètre mai 2021) couvrant 45 pays de l'OCI.  
 Note: Le scénario de base utilise les valeurs tendanciennes de la période 2017-2019 pour estimer 2020. L'estimation du scénario 1 utilise les moyennes mondiales de l'OMT de 72,8 % de baisse des arrivées et de 64 % de baisse des recettes.

tendance positive observée au cours de la période 2017-2019 en termes d'arrivées de touristes et de recettes touristiques.

L'autre scénario, le scénario 1, suppose que le COVID-19 a frappé le secteur du tourisme des pays de l'OCI dans la même mesure que dans le monde. En conséquence, on estime que les pays de l'OCI accueilleront 70,4 millions de touristes internationaux au lieu d'une projection de base de 277,8 millions en 2020. Cela se traduit par une perte potentielle de 155,5 milliards de dollars de recettes touristiques dans le groupe de l'OCI. En d'autres termes, la pandémie a empêché les pays de l'OCI de générer des recettes touristiques potentielles de 233,3 milliards de dollars, et les conditions actuelles ne leur ont permis de collecter que 77,8 milliards de dollars de recettes touristiques en 2020.

Par rapport à 2019, on estime que les pays de l'OCI, en tant que groupe, accueilleront 72,8 % de touristes internationaux en moins et gagneront 64 % de recettes touristiques en moins, selon le scénario 1 (*Graphique 3.27*). Ces chiffres semblent être réalistes. Les données provisoires rapportées par l'OMT (2021a) pour un certain nombre de pays de l'OCI ont révélé que les arrivées de touristes, en moyenne, ont diminué de 72,3 % et que les recettes ont baissé, en moyenne, de 64,8 % en 2020 par rapport à 2019 (*Graphique 3.28*). Néanmoins, de grandes disparités existent au niveau de chaque pays. En termes d'arrivées, l'ampleur de la baisse a dépassé 75 % en

**Graphique 3.28: Baisse des arrivées de touristes et des recettes touristiques dans certains pays de l'OCI (2020 par rapport à 2019)**



Source: OMT, Données provisoires rapportées dans le Baromètre mondial du tourisme, mai 2021

(\*) La moyenne de l'OCI ne représente que les pays membres figurant sur le graphique.

Malaisie, en Tunisie, au Maroc et en Arabie saoudite. La baisse des recettes touristiques a été de plus de 80 % au Brunei Darussalam, en Azerbaïdjan, au Kazakhstan et en Indonésie.

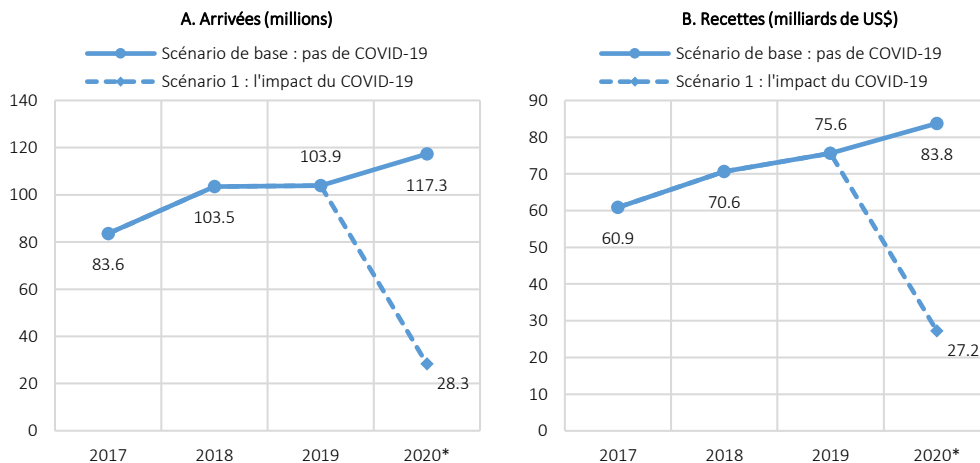
Un tableau tout aussi sombre se dessine pour les activités touristiques intra-OCI en 2020 en raison de l'apparition de la pandémie. Le *Graphique 3.29* présente des projections sur les arrivées de touristes intra-OCI et les recettes touristiques pour l'année 2020. Le scénario de base reflète la trajectoire de croissance habituelle du secteur du tourisme dans les pays de l'OCI sur la base de leur performance au cours de la période 2017-2019 étant entendu qu'il n'y a pas d'épidémie de COVID-19 en 2020. Le scénario 1 considère l'impact de la pandémie. En conséquence, les arrivées de touristes intra-OCI devraient être enregistrées à 117,3 millions dans le scénario de base et à 28,3 millions dans le scénario 1 (*Graphique 3.29.A*).

Dans le même ordre d'idées, les recettes du tourisme intra-OCI devraient passer de 75,6 milliards de dollars en 2019 à 83,8 milliards de dollars en 2020 dans le scénario de base. Pourtant, dans le



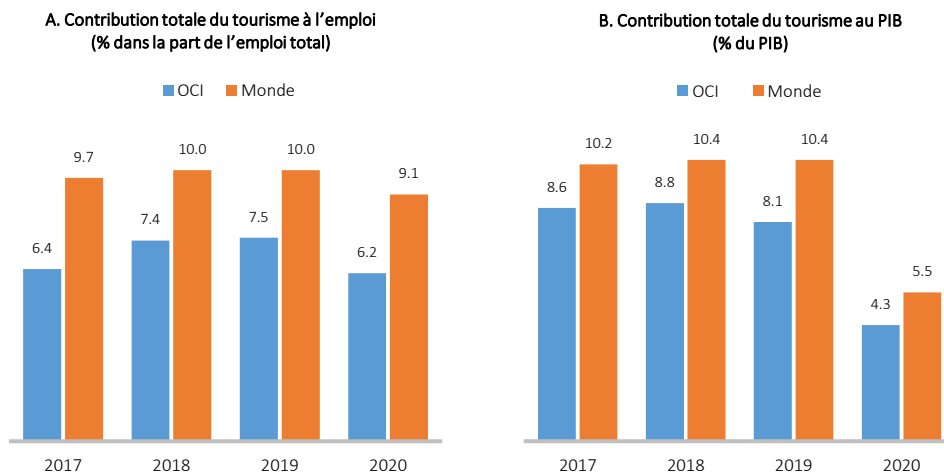
scénario 1, les activités touristiques intra-OCI n'ont généré que 27,2 milliards de dollars de recettes touristiques intra-OCI, ce qui indique une perte potentielle de 56,6 milliards de dollars en 2020 par rapport au scénario de base (*Graphique 3.29.B*).

*Graphique 3.29: Arrivées de touristes intra-OCI et recettes du tourisme*



Source: Calculs du personnel du SESRIC basés sur les données de l'OMT (Baromètre mai 2021) couvrant 39 pays de l'OCI.  
 Note: Le scénario de base utilise les valeurs tendanciennes de la période 2017-2019 pour estimer 2020. L'estimation du scénario 1 utilise les moyennes mondiales de l'OMT de 72,8 % de baisse des arrivées et de 64 % de baisse des recettes.

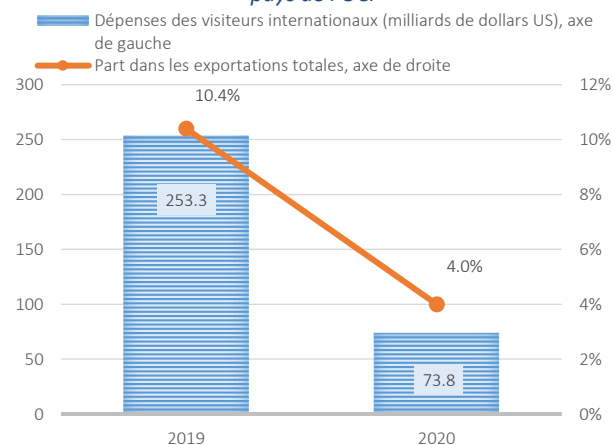
*Graphique 3.30: Contribution du secteur du tourisme à l'économie*



Source: Conseil mondial du voyage et du tourisme (WTTC)

Les données rapportées par le Conseil mondial du voyage et du tourisme (WTTC, 2021b) apportent un éclairage supplémentaire pour quantifier les impacts de la pandémie sur l'emploi et le PIB en prenant en compte les liens directs et indirects du secteur du tourisme avec l'économie globale des pays de l'OCI. La contribution totale du tourisme international à l'emploi dans les pays de l'OCI, en moyenne, a augmenté de 6,4 % en 2017 à 7,5 % en 2019

Graphique 3.31: Dépenses des visiteurs internationaux dans les pays de l'OCI



Source: Conseil mondial du voyage et du tourisme (WTTC)

(Graphique 3.30.A). Au niveau mondial, il est également passé de 9,7 % à 10,0 % au cours de la même période. La contribution totale du tourisme au PIB des pays de l'OCI, en moyenne, a grimpé de 8,6% en 2017 à 8,8% en 2018. En 2019, la moyenne des pays de l'OCI a connu une légère baisse et a été enregistrée à 8,1%. La moyenne mondiale a connu une augmentation, passant de 10,2% en 2017 à 10,4% en 2019. En d'autres termes, les contributions du secteur du tourisme à l'emploi et au PIB sont restées sous-potentielles dans le groupe de l'OCI par rapport à la moyenne mondiale, même avant la pandémie.

En 2020, avec le déclenchement de la pandémie, en raison d'une réduction significative des arrivées de touristes et des recettes touristiques, la contribution moyenne du tourisme à l'emploi dans les pays de l'OCI est passée de 7,5 % en 2019 à 6,2 % en 2020, ce qui correspond à une perte estimée de 8,6 millions d'emplois. Dans la même veine, la contribution des activités de voyage et de tourisme au PIB du groupe de l'OCI a diminué de 8,1 % en 2019 à 4,3 % en 2020. (Graphique



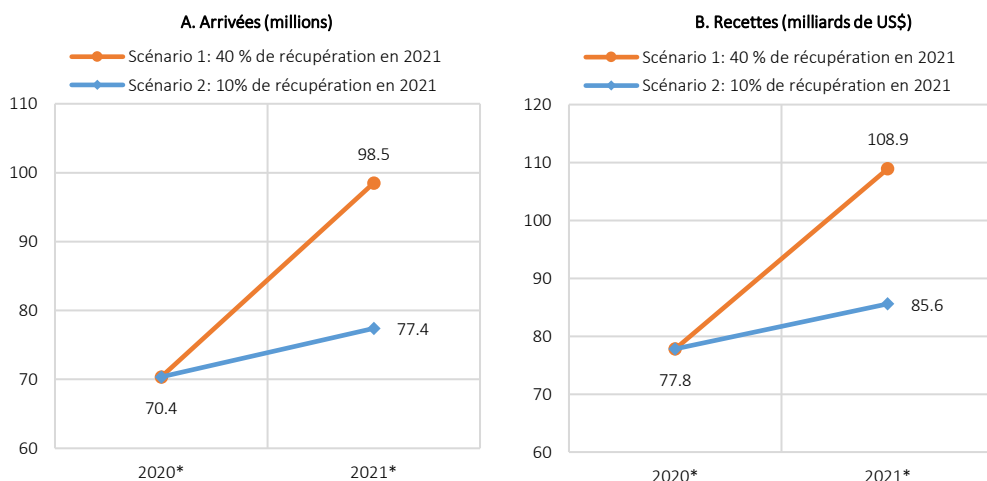
3.30.B). L'ampleur de la perte du PIB de l'OCI générée par l'industrie du voyage et du tourisme a été évaluée à 292,6 milliards de dollars en 2020, principalement en raison des diverses mesures prises pour contenir la propagation du virus.

Le déclin des arrivées de touristes internationaux est associé à une réduction significative des dépenses touristiques dans les pays de l'OCI. Les dépenses estimées des visiteurs internationaux dans les pays de l'OCI sont tombées de 253,3 milliards de dollars en 2019 à 73,8 milliards de dollars en 2020. (Graphique 3.31). En conséquence, les recettes en devises des pays de l'OCI provenant de ces visiteurs se sont érodées et ne pourraient constituer que 4 % des exportations totales du groupe de l'OCI en 2020, contre 10,4 % en 2019.

### Perspectives pour 2021 et après

Malgré la campagne de vaccination en cours dans de nombreux pays de l'OCI, en août 2021, la propagation de la pandémie n'a pas pu être totalement arrêtée et de nouvelles variantes du virus comme Delta ou Delta Plus ont détérioré les prévisions de reprise rapide en 2021. Dans ces conditions, l'OMT (2021a) a publié deux scénarios pour 2021 en termes d'arrivées de touristes et de recettes touristiques. Les deux scénarios prévoient une certaine reprise en 2021, mais à des vitesses différentes (40 % contre 10 %). En utilisant ces deux scénarios de l'OMT, le Graphique 3.32 fournit des projections pour les pays de l'OCI pour 2021. En conséquence, dans les pays de l'OCI, les arrivées de touristes internationaux devraient connaître une hausse en 2021 par rapport à 2020 et devraient se situer entre 77,4 millions et 98,5 millions. Cela se traduira par des recettes touristiques internationales comprises entre 85,6 et 108,9 milliards de dollars. Bien qu'ils présentent de meilleures perspectives pour 2021, ces chiffres sont trop éloignés de leurs niveaux de 2019, ce qui implique que la reprise complète et l'atteinte des niveaux pré-pandémiques prendront quelques années.

Graphique 3.32: Perspectives du tourisme international pour 2021 dans les pays de l'OCI

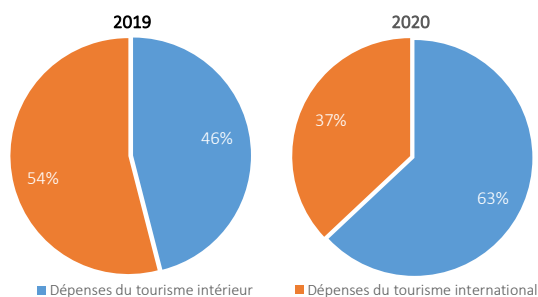


Source: Calculs du personnel du SESRIC basés sur les données du Baromètre de l'OMT de mai 2021 couvrant 45 pays de l'OCI. \* Chiffres prévisionnels.

Les résultats d'une enquête rapportés dans l'OMT (2021a) indiquent que la majorité des experts internationaux (48 % des répondants) s'attendent à ce que le tourisme international atteigne les niveaux pré-pandémiques de 2019 en 2024 ou plus tard dans leurs pays respectifs. Environ 37 % des experts pensent que cet objectif pourra être atteint d'ici 2023. (Graphique 3.33). En fait, un certain nombre de facteurs devraient influencer le rythme de la reprise du secteur du tourisme dans le monde. L'enquête de l'OMT (2021a) fournit des informations détaillées sur le rôle de ces facteurs. Ainsi, 85 % des experts internationaux interrogés ont indiqué que les restrictions de voyage en vigueur étaient le principal facteur d'entrave au décollage du secteur du tourisme. (Graphique 3.34). La lenteur de l'endiguement des virus est le deuxième facteur important mentionné par 65 % des répondants. L'absence d'une réponse coordonnée (53%) et la faible confiance des consommateurs (30%) figurent parmi les principaux facteurs qui affectent la reprise. Dans ce contexte, il est recommandé aux pays de l'OCI d'accorder plus d'attention à ces facteurs afin d'atténuer les impacts négatifs de la pandémie pendant la phase de récupération.

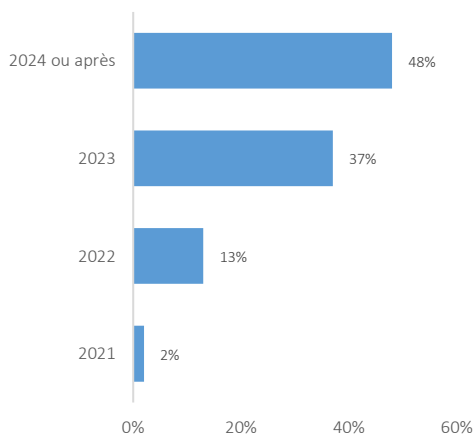
Pendant la pandémie, en raison des restrictions imposées aux voyages internationaux, de nombreux pays du monde entier ont accordé une attention particulière aux activités touristiques intérieures comme moyen alternatif de soutenir et de relancer l'industrie du tourisme (CNUCED, 2021c). Plusieurs pays de l'OCI, comme l'Ouganda, la Malaisie et la Jordanie, ont également suivi cet exemple et organisé plusieurs campagnes pour stimuler le tourisme intérieur

Graphique 3.35: Dépenses du tourisme national vs international dans les pays de l'OCI (part dans les dépenses totales du tourisme)



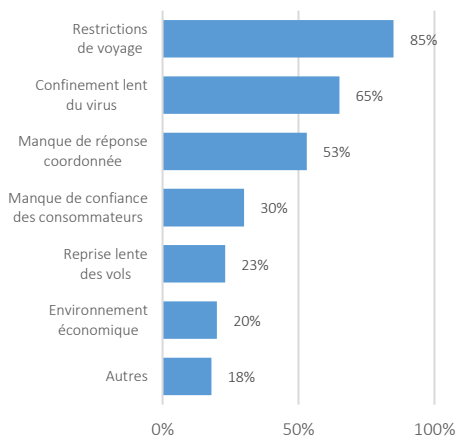
Source: Conseil mondial du voyage et du tourisme (WTTC)

Graphique 3.33: Année prévue de retour aux niveaux de tourisme d'avant la pandémie de 2019 (% des répondants)



Source: OMT, Baromètre mondial du tourisme, mai 2021, basé sur le panel de l'OMT des experts en tourisme.

Graphique 3.34: Facteurs qui affectent la reprise du tourisme international (% des répondants)





afin de soutenir l'industrie du tourisme et la croissance économique en général. En conséquence, la part moyenne du tourisme intérieur dans les dépenses touristiques totales des pays de l'OCI est passée de 46 % en 2019 à 63 % en 2020, tandis que la part du tourisme international a régressé de 54 % à 37 % (*Graphique 3.35*). À cet égard, dans les efforts de redressement des pays de l'OCI, le rôle positif et la contribution potentielle des activités touristiques intérieures ne doivent pas être sous-estimés et des mesures supplémentaires doivent être développées pour libérer tout son potentiel.

### Réponses politiques sélectionnées des pays de l'OCI pour atténuer les effets négatifs de la pandémie de COVID-19 sur le tourisme

Beaucoup de pays de l'OCI ont élaboré et mis en œuvre un large éventail de politiques pour atténuer les effets négatifs de la pandémie sur le secteur du tourisme, soutenir les acteurs du tourisme et relancer les activités touristiques. Ces politiques peuvent être regroupées sous sept grandes rubriques : mise en place d'un mécanisme interne de gestion des crises, mesures de confinement des virus et protocoles sanitaires, mesures de politique fiscale et monétaire, soutien à l'emploi, redémarrage du tourisme, relance du tourisme intérieur et développement des bulles de voyage. Ces mesures des pays de l'OCI sélectionnés seraient éclairantes et donneraient une idée de la disponibilité d'un large éventail d'expériences et de pratiques en matière de politique touristique qui pourraient contribuer à renforcer la coopération intra-OCI par un échange d'expériences et un transfert de connaissances sur le renforcement des capacités en matière d'élaboration de politiques.<sup>11</sup>

- **Mise en place d'un mécanisme interne de gestion de crise:** L'apparition de la pandémie étant considérée comme l'une des plus grandes crises dans le secteur du tourisme, plusieurs pays de l'OCI comme l'Algérie, l'Arabie Saoudite et le Bangladesh ont mis en place un mécanisme/une équipe de crise interne au niveau du ministère du tourisme dans le but de gérer les impacts négatifs du COVID-19 sur le secteur. L'Autorité du tourisme et des expositions de Bahreïn a commencé à élaborer un " plan d'action de gestion de crise " en vue de développer une stratégie de communication et un engagement efficace auprès des médias. De cette manière, l'Autorité vise à mieux gérer la communication avec les acteurs du tourisme. Certains pays de l'OCI ont également mis en place des équipes de gestion de crise chargées de relancer le secteur du tourisme dans leurs pays respectifs. Par exemple, le ministère du tourisme et des antiquités de Palestine a créé le "groupe de travail pour la relance du tourisme en Palestine", qui comprend des membres du ministère et des associations du secteur privé, avec un certain nombre d'objectifs pour faire face à la crise.
- **Mesures de confinement du virus et protocoles sanitaires:** La pandémie de COVID-19 étant par essence une crise sanitaire, les mesures liées au confinement du virus et aux protocoles sanitaires ont un rôle vital à jouer pour atténuer les impacts négatifs et

<sup>11</sup> Les informations résumées dans cette sous-section ont été recueillies auprès de diverses sources internationales et nationales, notamment les portails et les sites web des ministères du tourisme des pays de l'OCI, de l'ONU (2020), de l'OMT (2021a) et du FMI (2021f).

restaurer la confiance dans le tourisme dans les pays de l'OCI et ailleurs. Dans ce contexte, plusieurs pays de l'OCI comme la Turquie, l'Algérie et le Bangladesh ont élaboré et mis en pratique des mesures spécifiques visant le secteur du tourisme. Par exemple, le ministère du Tourisme, de l'Artisanat et du Travail familial en Algérie a élaboré et publié les "protocoles sanitaires COVID 19" pour guider la réouverture du secteur en toute sécurité. Le protocole sanitaire impose aux hôteliers de mettre en place des cellules de veille et de crise afin de contenir les situations d'urgence et de mobiliser du personnel médical pour les soins quotidiens des touristes et des employés. Le protocole définit également des mesures concernant le fonctionnement des piscines et des plages, l'accueil et l'enregistrement des clients. Dans une optique similaire, en août 2020, le ministère du tourisme d'Arabie saoudite a préparé un document sur les "Protocoles préventifs pour les établissements d'hébergement touristique" afin de réduire la propagation du virus et de garantir un environnement sain aux visiteurs et aux travailleurs. La Turquie a lancé le "Programme de certification pour un tourisme en toute sécurité" qui définit et conseille une vaste série de mesures à prendre pour les établissements touristiques. La Palestine a élaboré et lancé le "COVID-19 Tourism Operation Manual for Palestine", le premier du genre en Palestine et l'un des plus complets au monde. Le manuel a été approuvé par le gouvernement comme guide officiel pour tous les établissements et prestataires de services touristiques en Palestine. Le Qatar a lancé le "Qatar Clean Program" pour certifier le respect des protocoles de santé et de sécurité par les hôtels, restaurants et autres entreprises touristiques.

- **Mesures de politique fiscale et monétaire:** Afin d'atténuer les impacts économiques de la pandémie de COVID-19 sur les acteurs du tourisme, plusieurs pays de l'OCI, comme la Malaisie, la Turquie, la Palestine, la Jordanie, l'Ouzbékistan, l'Égypte et le Bahreïn, ont mis au point des mesures de soutien et de stimulation globales, qui comprenaient des mesures de politique fiscale et monétaire telles que des allègements ou des reports d'impôts, des subventions, la prise en charge des cotisations de sécurité sociale des travailleurs du secteur et la mise à disposition de lignes de crédit sans intérêt ou à faible taux d'intérêt pour soutenir les établissements (SESRIC, 2020b). Par exemple, la Palestine a décidé d'exempter les établissements touristiques des frais de licence pour l'année 2020 et de rembourser à tous les établissements touristiques 50 % de leur taxe sur la valeur ajoutée (TVA) au ministère des Finances. En particulier, dans un certain nombre de pays de l'OCI comme la Turquie, la Malaisie et le Koweït, ces mesures ont ciblé surtout les PME qui représentent plus de 80% des établissements avec des capacités limitées pour faire face à une telle crise dévastatrice.
- **Soutenir l'emploi:** Le soutien à l'emploi est un élément essentiel pour garantir que les entreprises poursuivent leurs activités comme d'habitude dans le secteur du tourisme et pour protéger les travailleurs vulnérables. À cette fin, de nombreux pays de l'OCI ont proposé des mesures de relance pour aider les entités commerciales qui créent des emplois et minimisent les pertes d'emplois dans le secteur. Par exemple, l'Arabie saoudite a décidé de payer 60 % du salaire des travailleurs du secteur privé affectés par



le COVID-19. Un programme de filet de sécurité sociale de 4,5 milliards de dollars a également été annoncé pour soutenir l'emploi dans le pays. En Malaisie, une aide financière mensuelle de 137 dollars a été offerte aux travailleurs contraints de prendre un congé sans solde pendant une période pouvant aller jusqu'à 6 mois.

- **Redémarrer le tourisme:** L'un des éléments clés pour atténuer les effets négatifs de la crise pandémique est le redémarrage des activités touristiques. Cela aide les gouvernements, les entreprises et les travailleurs à démarrer leurs activités et à générer des revenus, ainsi qu'à rétablir la confiance dans le secteur. À cette fin, plusieurs pays de l'OCI ont élaboré des politiques visant à relancer les activités touristiques. En particulier, certaines subventions ont été conçues pour encourager les acteurs du tourisme à faire venir de nouveaux visiteurs internationaux dans le cadre de protocoles sanitaires stricts. Par exemple, l'Ouzbékistan a commencé à offrir des primes aux tour-opérateurs et aux agents de voyage. Les entreprises reçoivent 15 dollars des États-Unis pour chaque touriste étranger amené. Certains pays de l'OCI ont développé des stratégies alternatives liées à la vaccination afin de relancer les activités touristiques, comme l'administration de la vaccination à l'arrivée. Les Maldives ont mis au point la stratégie 3V (pour "Visit, Vaccinate, and Vacation") pour permettre aux Maldives de relancer le tourisme international, d'attirer davantage de visiteurs internationaux et de leur donner la possibilité de se faire vacciner pendant leur séjour aux Maldives. Quelques pays de l'OCI, comme la Turquie et les Maldives, ont inscrit les travailleurs de l'industrie du tourisme sur les listes de priorités nationales pour la vaccination afin de faciliter le redémarrage des activités touristiques. Dans plusieurs pays de l'OCI, des compagnies aériennes comme Etihad et Emirates des Émirats arabes unis ont collaboré avec des institutions internationales comme l'Association internationale du transport aérien (IATA) afin d'assouplir les restrictions de voyage (par exemple, la suppression des mesures de quarantaine à l'arrivée) en provenance des pays désignés et de suivre les évolutions internationales telles que l'application "IATA Travel Pass" qui est considérée comme le passeport numérique de COVID-19.
- **Relancer le tourisme intérieur:** En raison des mesures strictes prises pendant la pandémie pour limiter les voyages internationaux, de nombreux pays de l'OCI ont commencé à accorder plus d'attention aux activités touristiques intérieures afin d'atténuer les effets négatifs et de soutenir les acteurs du tourisme. Par exemple, la Malaisie a commencé à promouvoir la campagne "Cuti-Cuti Malaysia" qui devrait stimuler le désir des Malaisiens pour le tourisme intérieur. L'Office du tourisme de l'Ouganda a lancé une campagne de tourisme intérieur intitulée "Take on the Pearl" pour renforcer le tourisme intérieur dans le pays. La Jordanie a accordé un soutien financier de 6,5 millions de dinars jordaniens au secteur du tourisme intérieur et a alloué un budget spécifique pour le marketing des destinations touristiques intérieures.
- **Développer des bulles de voyage:** Une bulle de voyage est un accord entre deux ou plusieurs pays pour ouvrir leurs frontières aux voyages sans mesures de quarantaine strictes. Certains pays de l'OCI ont commencé à mettre en œuvre un tel accord pour

lancer des activités touristiques internationales. Par exemple, la Malaisie et Singapour ont conclu un accord sur la réouverture de leurs frontières en août dans le cadre de l'accord réciproque sur la voie verte et les déplacements périodiques. Le Brunei Darussalam et Singapour ont également conclu un accord similaire. Plusieurs autres pays de l'OCI ont entamé des discussions en vue de conclure des accords similaires, notamment dans la région du Golfe, afin de mettre en place des bulles de voyage régionales.

### Remarques finales et recommandations politiques

L'épidémie de COVID-19 affecte sévèrement le tourisme international dans les pays de l'OCI depuis mars 2020 et devrait continuer à affecter les perspectives en 2021 et au-delà. Les impacts quantifiés de l'épidémie de COVID-19 sur l'industrie du tourisme des pays de l'OCI sont dévastateurs (SESRIC, 2020a). La plus grande crise dans l'histoire du secteur du tourisme depuis la Seconde Guerre mondiale, la pandémie a repris les gains réalisés au cours de la dernière décennie dans le groupe de l'OCI en termes d'arrivées de touristes internationaux et de recettes touristiques, d'activités touristiques intra-OCI, de création d'emplois et de contribution au PIB. Par conséquent, avec l'apparition de la pandémie en 2020, on estime que les pays de l'OCI, en tant que groupe, ont accueilli 207,4 millions de touristes internationaux en moins, ce qui a entraîné une perte potentielle de 155,5 milliards de dollars de recettes touristiques (recettes en devises). Avec les liens directs et indirects du secteur, la pandémie a entraîné un effondrement potentiel de 292,6 milliards de dollars du PIB en 2020 et 8,6 millions de pertes d'emplois dans les pays de l'OCI (*Graphique 3.36*). En termes de recettes touristiques intra-OCI, on estime que 56,6 milliards de dollars ont été perdus en raison d'une baisse potentielle de 89 millions d'arrivées de touristes intra-OCI en 2020 (comparativement au scénario de base).

*Graphique 3.36: Un résumé: Impacts de la pandémie sur le tourisme dans les pays de l'OCI en 2020*

	207,4 Million	Moins de <b>touristes</b> internationaux <b>sont arrivés</b>
	155.5 Milliards de US\$	Moins les <b>recettes</b> du <b>tourisme</b> international <b>gagnées</b>
	8,6 Million	<b>Emplois perdus</b> dans le secteur du tourisme
	292.6 Milliards de US\$	Le secteur du tourisme a généré <b>moins de PIB</b> (en tenant compte des liens avec d'autres secteurs)

Source: Analyse du personnel du SESRIC basée sur les ensembles de données de l'OMT et du WTTC.

Les ensembles de données disponibles, en date d'août 2021, ne nous permettent pas d'entreprendre une analyse régionale/individuelle fiable et rigoureuse des pays de l'OCI. Néanmoins, les informations disponibles et certains ensembles de données provisoires révèlent que toutes les régions géographiques et tous les pays membres de l'OCI n'ont pas été affectés dans la même mesure par le déclenchement de la pandémie. Il existe des disparités régionales et les performances individuelles des pays varient en fonction d'un certain nombre de facteurs tels



que le niveau général de développement du secteur du tourisme, l'intensité et la durée des mesures d'endiguement, et la présence de programmes de relance et de récupération.

Les principales destinations touristiques de l'OCI provenant de diverses régions géographiques comme la Malaisie, l'Arabie Saoudite, la Turquie et l'Indonésie semblent être plus touchées en termes de taille globale de l'impact économique de la pandémie, comme les pertes potentielles de recettes touristiques. Pourtant, ces pays de l'OCI disposent d'une économie suffisamment diversifiée et de moyens alternatifs pour générer des devises étrangères plutôt que le tourisme, comme l'exportation de produits manufacturés ou agricoles. Néanmoins, la diversification limitée des exportations et la forte dépendance à l'égard des activités touristiques limitent la marge de manœuvre de certains pays de l'OCI tels que la Gambie, les Maldives et l'Albanie, où la part des recettes du tourisme international dans les exportations totales dépasse généralement 50 % (SESRIC, 2020b). Il n'est pas surprenant que ces pays de l'OCI puissent être affectés dans une plus large mesure par une réduction significative de leurs recettes en devises (Oguz et al., 2020). Par conséquent, investir dans la diversification des produits touristiques en se concentrant sur certains marchés de niche tels que le tourisme islamique, l'écotourisme et le tourisme médical, et accélérer le déploiement de la vaccination pourrait les aider à compenser rapidement leurs pertes une fois que les mesures de confinement et les restrictions seront entièrement levées. Certains pays de l'OCI ont pris des mesures dans ce sens. Par exemple, la Jordanie a récemment identifié le tourisme médical et le tourisme cinématographique comme des marchés de niche à développer (OMT, 2021b).

En fin de compte, c'est une combinaison de divers facteurs tels que la disponibilité de mécanismes publics efficaces, les ressources financières et la préparation à la réponse à la crise qui détermine comment et dans quelle mesure chaque pays membre de l'OCI peut répondre avec succès et se remettre de la crise sans précédent qui a frappé les acteurs du tourisme. Rétablir la confiance dans le secteur reste crucial et convaincre les gens de commencer à voyager à l'étranger prendra un certain temps. Dans ce contexte, un nombre croissant de destinations mettent en place différentes mesures, notamment des protocoles de sécurité et d'hygiène, la promotion du tourisme intérieur et la création de couloirs ou de bulles de voyage pour assurer un redémarrage du tourisme en toute sécurité. Dans ce contexte, il est recommandé aux pays de l'OCI de suivre les développements internationaux tels que l'initiative "Safe Travels Stamp" du WTTC. Par exemple, l'Arabie saoudite a été l'un des premiers pays de l'OCI à adopter les protocoles mondiaux de sécurité et d'hygiène du WTTC et à obtenir le timbre de sécurité pour les voyages.

Avec la disponibilité croissante des vaccins contre le COVID-19, les pays de l'OCI, comme d'autres pays du monde, ont récemment commencé à utiliser cette solution miracle pour lutter contre la pandémie et relancer les activités touristiques internationales. Selon l'OMT (2021a), 68% des experts du tourisme international s'attendent à ce que le déploiement de la vaccination contribue à la reprise du tourisme international en 2021. Pourtant, le rythme actuel de la vaccination et les questions liées à la reconnaissance réciproque des cartes ou certificats de vaccination restent un défi dans de nombreux pays de l'OCI. Pour résoudre ce problème, certaines organisations régionales ont élaboré des solutions. Par exemple, le "règlement sur le certificat COVID

numérique de l'UE" est entré en application le 1er juillet 2021, date à laquelle les citoyens et les résidents de l'UE ont pu faire émettre et vérifier leurs "certificats COVID numériques" dans toute l'UE. Il visait à faciliter la reprise des activités touristiques dans la région et à contribuer à la relance du tourisme. Dans le même ordre d'idées, si les pays de l'OCI pouvaient développer un système similaire et accélérer le déploiement de la vaccination, cela contribuerait à relancer le tourisme international dans les pays de l'OCI de manière coordonnée et à renforcer les activités touristiques intra-OCI.

Il existe un lien étroit entre les mesures préventives liées à la santé et les politiques touristiques dans le sillage de la pandémie. Ainsi, lorsque les pays de l'OCI pourront augmenter rapidement la part des populations vaccinées, les activités touristiques internationales sont susceptibles de redémarrer et de se rétablir le plus rapidement possible. À cet égard, il est essentiel d'assurer une coordination efficace par le biais de mécanismes établis entre les différentes autorités telles que les ministères de la santé et du tourisme dans les pays de l'OCI pour atténuer les défis auxquels sont confrontés les acteurs du tourisme.

La qualité des infrastructures, les ressources humaines et l'existence d'une forte volonté politique joueront toutes un rôle pour répondre aux besoins du secteur du tourisme dans les pays de l'OCI. Dans ce contexte, investir dans des infrastructures physiques (par exemple, des kits d'hygiène, des équipements de dépistage et de test rapide du COVID-19) et renforcer les capacités du personnel en proposant des programmes de formation en vue de les équiper des nouveaux protocoles de santé et d'hygiène liés au COVID-19 pourrait aider les pays de l'OCI à devenir plus compétitifs dans le secteur du tourisme international.

Les pays de l'OCI sont très riches en termes de réponses politiques pour atténuer les impacts négatifs de la pandémie sur le tourisme. Le partage des meilleures pratiques ou des enseignements tirés de la pandémie dans le domaine du tourisme contribuerait à renforcer les capacités des institutions nationales des pays de l'OCI et les aiderait à renforcer leur résistance aux chocs futurs. Ils pourraient servir de source d'inspiration pour les décideurs politiques et donc stimuler le transfert de connaissances et d'expériences au niveau de la coopération de l'OCI. En outre, le renforcement des activités touristiques intra-OCI, par exemple en assouplissant les politiques bilatérales en matière de visas, en envisageant la reconnaissance réciproque des cartes de vaccination, en développant des bulles de voyage régionales et en fournissant des incitations (par exemple, des réductions d'impôts temporaires, des subventions) aux compagnies aériennes et aux agences de voyage, contribuerait également à minimiser les pertes financières potentielles en 2021 et au-delà, et pourrait sauver de nombreux emplois qui sont affectés par la pandémie de COVID-19.



# Annexe: Classifications des pays

## A. Principaux groupes de pays utilisés dans le rapport

### Pays de l'OCI (56+1)

Code	Nom	Code	Nom	Code	Nom
AFG	Afghanistan	GUY	Guyana	PAK	Pakistan
ALB	Albanie	IDN	Indonésie	PSE	Palestine
DZA	Algérie	IRN	Iran	QAT	Qatar
AZE	Azerbaïdjan	IRK	Irak	SAU	Arabie saoudite
BHR	Bahreïn	JOR	Jordanie	SEN	Sénégal
BGD	Bangladesh	KAZ	Kazakhstan	SLE	Sierra Leone
BEN	Bénin	KWT	Koweït	SOM	Somalie
BRN	Brunei Darussalam	KGZ	République kirghize	SDN	Soudan
BFA	Burkina Faso	LBN	Liban	SUR	Surinam
CMR	Cameroun	LBY	Libye	SYR	Syrie*
TCD	Tchad	MYS	Malaisie	TJK	Tadjikistan
COM	Comores	MDV	Maldives	TGO	Togo
CIV	Côte d'Ivoire	MLI	Mali	TUN	Tunisie
DJI	Djibouti	MRT	Mauritanie	TUR	Turquie
EGY	Égypte	MAR	Maroc	TKM	Turkménistan
GAB	Gabon	MOZ	Mozambique	UGA	Ouganda
GMB	Gambie	NER	Niger	ARE	Émirats arabes unis
GIN	Guinée	NGA	Nigeria	UZB	Ouzbékistan
GNB	Guinée-Bissau	OMN	Oman	YEM	Yémen

\*L'adhésion à l'OCI est actuellement suspendue.

### Pays développés\* (39)

Australie	Allemagne	Lituanie	Singapour
Autriche	Grèce	Luxembourg	République slovaque
Belgique	RAS de Hong Kong	Macao	Slovénie
Canada	Islande	Malte	Espagne
Chypre	Irlande	Pays-Bas	Suède
République Tchèque	Israël	Nouvelle-Zélande	Suisse
Danemark	Italie	Norvège	Province chinoise de Taiwan
Estonie	Japon	Portugal	Royaume-Uni
Finlande	Corée	Puerto Rico	États-Unis
France	Lettonie	Saint Marin	

\* Fait référence aux "économies avancées" telles que classées par le FMI. Dernière mise à jour avril 2021.

### Pays en développement

Comprend tous les pays autres que ceux classés comme pays développés.

## B. Pays de l'OCI par groupe de revenu

### Revenu élevé\* (7)

Bahreïn	Koweït	Qatar	Émirats arabes unis
Brunei Darussalam	Oman	Arabie saoudite	

### Revenu moyen supérieur\* (14)

Albanie	Irak	Libye	Turquie
Azerbaïdjan	Jordanie	Malaisie	Turkménistan
Gabon	Kazakhstan	Maldives	
Guyana	Liban	Surinam	

### Revenu moyen inférieur\* (20)

Algérie	Côte d'Ivoire	République kirghize	Palestine
Bangladesh	Djibouti	Mauritanie	Sénégal
Bénin	Égypte	Maroc	Tadjikistan
Cameroun	Indonésie	Nigeria	Tunisie
Comores	Iran	Pakistan	Ouzbékistan

### Revenu bas\* (15+1)

Afghanistan	Guinée	Niger	Syrie**
Burkina Faso	Guinée-Bissau	Sierra Leone	Togo
Tchad	Mali	Somalie	Ouganda
Gambie	Mozambique	Soudan	Yémen

\* Le regroupement des pays par niveau de revenu est basé sur la classification de la Banque mondiale par RNB par habitant en 2020. Par conséquent;

- Pays à faible revenu : dont le RNB par habitant est inférieur ou égal à 1 045 dollars,
- Pays à revenu moyen inférieur : dont le RNB par habitant est compris entre 1 046 et 4 095 dollars,
- Pays à revenu moyen supérieur : dont le RNB par habitant est compris entre 4 096 et 12 695 dollars, et
- Pays à revenu élevé : dont le RNB par habitant est égal ou supérieur à 12 696 dollars.

\*\*L'adhésion à l'OCI est actuellement suspendue.





# Références

CAPA. (2021). Cargo demand & supply: Qatar Airways reinforces global #1 position. CAPA: Centre for Aviation.

<https://centreforaviation.com/analysis/reports/cargo-demand-supply-qatar-airways-reinforces-global-1-position-548812>

European Commission. (2021). European Economic Forecast. Spring 2021. Institutional Paper 149 | May 2021, Luxembourg: Publications Office of the European Union.

Hale T., N. Angrist, R. Goldszmidt, B. Kira, A. Petherick, T. Phillips, et al. (2021). "A global panel database of pandemic policies (Oxford COVID-19 Government Response Tracker)." Nature Human Behaviour.

<https://doi.org/10.1038/s41562-021-01079-8>

IAPH. (2021). IAPH-WPSP Port Economic Impact Barometer. 19 February 2021. International Association of Ports and Harbors.

IATA. (2020). "Passenger volumes did not improve in December", Air Passenger Market Analysis, December 2020.

IATA. (2021). Economics' Chart of the Week, 28 May 2021. <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/competitive-advantage-of-air-cargo-not-only-speed-but-also-price/>

ICAO. (2021). Effects of Novel Coronavirus (COVID-19) on Civil Aviation: Economic Impact Analysis. 1 June 2021. Montreal: International Civil Aviation Organization.

ILO. (2021a). ILO Monitor: COVID-19 and the world of work. Seventh edition. Geneva: International Labour Organization. [https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/@dgreports/@dcomm/documents/briefingnote/wcms\\_767028.pdf](https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/@dgreports/@dcomm/documents/briefingnote/wcms_767028.pdf)

ILO. (2021b). World Employment and Social Outlook: Trends 2021. Geneva: International

Labour Organization.

[https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---dgreports/---dcomm/---publ/documents/publication/wcms\\_795453.pdf](https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---dgreports/---dcomm/---publ/documents/publication/wcms_795453.pdf)

IMF. (2020a). World Economic Outlook: The Great Lockdown. Washington, DC: International Monetary Fund, April.

IMF. (2020b). Global Financial Stability Report: Markets in the Time of COVID-19. Washington, DC: International Monetary Fund, April.

IMF. (2021a). World Economic Outlook Update, July 2021.

IMF. (2021b). World Economic Outlook: Managing Divergent Recoveries. Washington, DC: International Monetary Fund, April.

IMF. (2021c). Global Financial Stability Report: Preempting a Legacy of Vulnerabilities. Washington, DC: International Monetary Fund, April.

IMF. (2021d). Fiscal Monitor: A Fair Shot. Washington, DC: International Monetary Fund, April.

IMF. (2021e). Fiscal Monitor: Database of Country Fiscal Measures in Response to the COVID-19 Pandemic (July 2021). <https://www.imf.org/en/Topics/imf-and-covid19/Fiscal-Policies-Database-in-Response-to-COVID-19>

IMF. (2021f), Policy Tracker Portal, July 2021. Available at: <https://www.imf.org/en/Topics/imf-and-covid19/Policy-Responses-to-COVID-19>

OECD. (2020a). Foreign Direct Investment Flows in the Time of COVID-19. OECD Policy Responses to Coronavirus (COVID-19). <https://www.oecd.org/coronavirus/policy-responses/foreign-direct-investment-flows-in-the-time-of-covid-19-a2fa20c4/>

- OECD. (2020b). COVID-19 and Global Capital Flows. OECD Policy Responses to Coronavirus (COVID-19).  
<https://www.oecd.org/coronavirus/policy-responses/covid-19-and-global-capital-flows-2dc69002/>
- OECD. (2020c). COVID-19 and the aviation industry: Impact and policy responses. 15 October 2020. Paris: Organization for Economic Cooperation and Development.
- OECD. (2020d). Evaluating the Initial Impact of COVID-19 Containment Measures on Economic Activity. Version 14 April 2020. Available at:  
<http://www.oecd.org/coronavirus/policy-responses/evaluating-the-initial-impact-of-covid-19-containment-measures-on-economic-activity-b1f6b68b>
- OECD. (2021a). OECD Economic Outlook, Volume 2021 Issue 1: Preliminary version. OECD Publishing, Paris.  
<https://doi.org/10.1787/edfbc02-en>
- OECD. (2021b). State Support to the Air Transport Sector: Monitoring developments related to the Covid-19 crisis. 22 April 2021. Paris: Organization for Economic Cooperation and Development.
- Oguz, B., Gordon, G., and Cruz, H.H. (2020), Global Tourism and the COVID-19 Pandemic, Op-Ed, Daily Sabah, 20 April 2020. Available at:  
<https://www.dailysabah.com/opinion/op-ed/global-tourism-and-the-covid-19-pandemic>
- Pearce, B. (2021). COVID-19: An almost full recovery of air travel in prospect. IATA. Available at <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/an-almost-full-recovery-of-air-travel-in-prospect/>
- SESRIC. (2020a). Socio-Economic Impacts of COVID-19 Pandemic in OIC Member Countries: Prospects and Challenges. Ankara: Statistical, Economic and Social Research and Training Centre for Islamic Countries.  
<https://www.sesric.org/files/article/724.pdf>
- SESRIC. (2020b), International Tourism in the OIC Countries: Prospects and Challenges 2020, Ankara.
- SESRIC. (2021). OIC Women and Development Report 2021: Progress towards the Implementation of the OIC Plan of Action for the Advancement of Women (OPAAW). Ankara: Statistical, Economic and Social Research and Training Centre for Islamic Countries.  
<https://sesricdiag.blob.core.windows.net/sesric-site-blob/files/article/769.pdf>
- UIC. (2020). First estimation of the global economic impact of Covid-19 on Rail Transport. July 2020. International Union of Railways.  
[https://uic.org/IMG/pdf/economic\\_impact\\_v2.pdf](https://uic.org/IMG/pdf/economic_impact_v2.pdf)
- UN (2020), Policy Brief: COVID-19 and Transforming Tourism, August 2020.
- UN. (2021). World Economic Situation and Prospects: July 2021. Briefing, No. 151.
- CNUCED. (2020), Review of Maritime Transport 2020. Geneva: United Nations Conference on Trade and Development.
- UNCTAD. (2021a). World Investment Report 2021: Investing in Sustainable Recovery. Geneva: United Nations.
- UNCTAD. (2021b). Container Shipping in Times of Covid-19: Why Freight Rates Have Surged, and Implications for Policymakers. Policy Brief 84. April 2021. Geneva: United Nations Conference on Trade and Development.
- UNCTAD (2021c), COVID-19 and Tourism: An Update on Assessing the Economic Consequences, Geneva
- UNECE. (2012). Intelligent Transport Systems (ITS) for sustainable mobility. United Nations Economic Commission for Europe. Geneva.
- UNECE. (2021). Transport Ministers call for concerted action to address pandemic failures, capitalizing on UNECE Inland Transport Committee. 23 February 2021.  
<https://unece.org/general->



[unece/press/transport-ministers-call-concerted-action-address-pandemic-failures](#)

UNWTO. (2020a), International Tourism Arrivals Could Fall By 20-30% in 2020. News Release, 27 March 2020.

UNWTO. (2020b), Supporting Jobs and Economies through Travel & Tourism: A Call for Action to Mitigate the Socio-Economic Impact of COVID-19 and Accelerate Recovery. Available at: [https://webunwto.s3.eu-west-1.amazonaws.com/s3fs-public/2020-04/COVID19\\_Recommendations\\_English\\_1.pdf](https://webunwto.s3.eu-west-1.amazonaws.com/s3fs-public/2020-04/COVID19_Recommendations_English_1.pdf)

UNWTO. (2020c), COVID - 19 Related Travel Restrictions A Global Review for Tourism, (second version) 28 April 2020, Available at: <https://webunwto.s3.eu-west-1.amazonaws.com/s3fs-public/2020-04/TravelRestrictions%20-%2028%20April.pdf>

UNWTO (2021a), The World Tourism Barometer, Volume 19, Issue 3, May 2021, Madrid

UNWTO (2021b), COVID-19: Measures to Support the Travel and Tourism Sector, Available at: <https://webunwto.s3.eu-west-1.amazonaws.com/s3fs-public/2020-06/total.pdf>

WCO. (2020). WCO Secretariat Note: What Customs Can Do to Mitigate the Effects of the COVID-19 Pandemic. 4<sup>th</sup> Edition. Geneva: World Customs Organization.

World Bank. (2020). Global Economic Prospects, June 2020. Washington, DC: World Bank.

World Bank. (2021a). Global Economic Prospects, June 2021. Washington, DC: World Bank.

World Bank. (2021b, May 12). Defying Predictions, Remittance Flows Remain Strong During COVID-19 Crisis. Press Release, No: 2021/147/SPJ.

WTO. (2020). Trade set to plunge as COVID-19 pandemic upends global economy. Press release 855 (20-2749). 08 April 2020.

WTO. (2021). World trade primed for strong but uneven recovery after COVID-19 pandemic shock. Press Release, Press/876, 31 March 2021.

[https://www.wto.org/english/news\\_e/pres21\\_e/pr876\\_e.pdf](https://www.wto.org/english/news_e/pres21_e/pr876_e.pdf)

WTTC. (2021a), Data Gateway, Travel and Tourism: Economic Impact 2021, World Travel & Tourism Council

WTTC. (2021b), Data Gateway, OIC Factsheet 2021, World Travel & Tourism Council

### Principales sources de données

ILO, ILOSTAT

IMF, Direction of Trade Statistics (DOTS)

IMF, Fiscal Monitor: Database of Country Fiscal Measures in Response to the COVID-19 Pandemic, July 2021

IMF, International Financial Statistics (IFS)

IMF, World Economic Outlook (WEO) Database

OECD, OECD.Stat

SESRIC, OIC-STAT Database

UNCTAD, COVID-19 Non-Tariff Measures Database

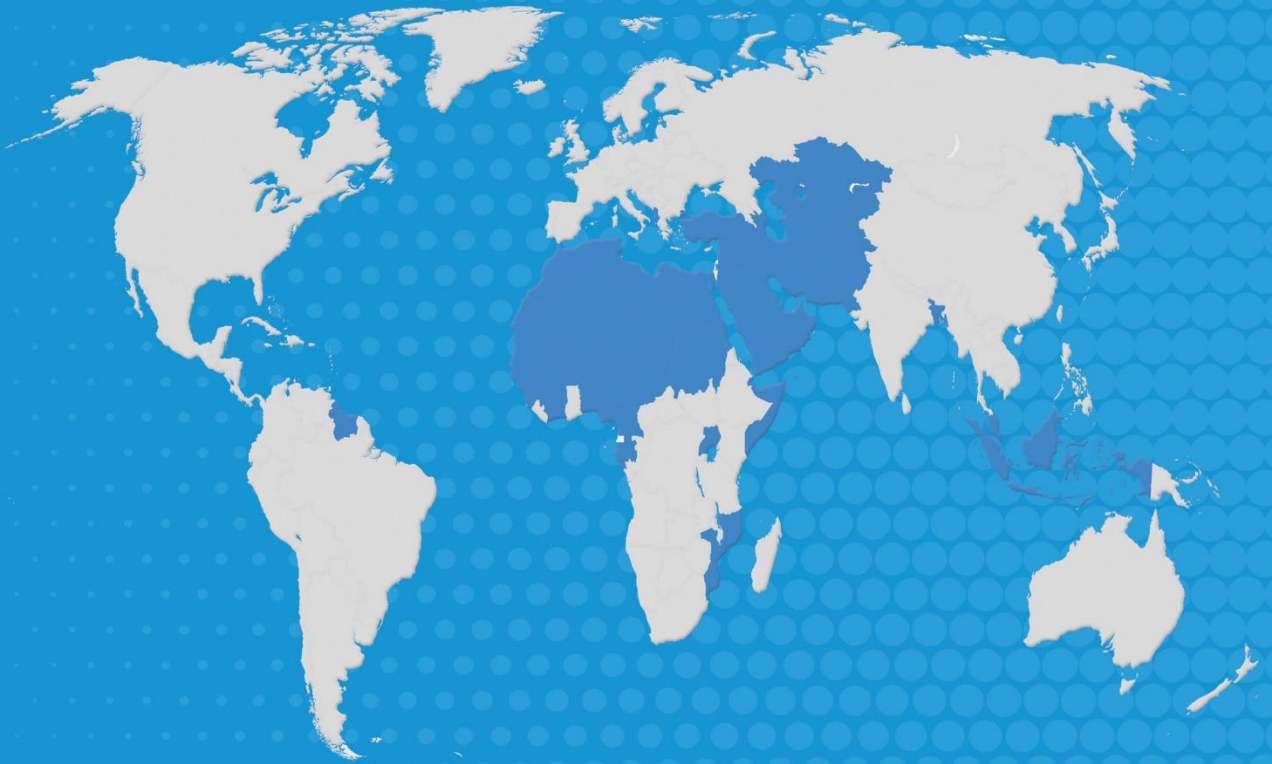
UNCTAD, UNCTADSTAT

UNCTAD, World Investment Report 2021, Annex Tables

UNSD, National Accounts Main Aggregates Database

World Bank, World Development Indicators (WDI)

WTO, Data Portal



CENTRE DE RECHERCHES STATISTIQUES, ÉCONOMIQUES ET  
SOCIALES ET DE FORMATION POUR LES PAYS ISLAMIQUES

Kudüs Cad. No: 9, Diplomatik Site, 06450 ORAN, Ankara, Turquie  
Téléphone : (90-312) 468 61 72-76 Fax: (90-312) 468 57 26  
Email: [ocankara@sesric.org](mailto:ocankara@sesric.org) Web: [www.sesric.org](http://www.sesric.org)