

La régionalisation, moteur de la mondialisation

Historiens et économistes identifient généralement deux périodes modernes de mondialisation commerciale : la première s'étendrait de la fin du XIX^{ème} jusqu'à la Première Guerre mondiale ; la seconde aurait débuté au milieu des années 1970. Ces périodes se caractérisent par une forte baisse des coûts de transaction, dynamisant les échanges commerciaux entre les pays. À partir d'une base de données inédite, la plus complète à ce jour sur le commerce bilatéral, cette Lettre suggère une amorce plus précoce de la Première Mondialisation, dès le début du XIX^{ème} siècle. Celle-ci serait donc antérieure aux grandes innovations technologiques telles que le bateau à vapeur et le télégraphe, comme aux politiques de soutien au commerce telles que les traités de libre-échange ou l'étalon-or. Ces deux vagues ont surtout été alimentées par une intensification du commerce intra-régional. De quoi confirmer le paradoxe selon lequel plus le commerce se développe, plus la distance compte.

■ Retour sur la chronologie de la mondialisation

Au cours des siècles passés, le monde a connu des périodes favorables aux échanges, comme la dynastie Song en Chine ou l'Empire arabe du VIII^{ème} au XIII^{ème} siècle, mais ces périodes n'ont pas duré et les échanges se sont ensuite durablement repliés. Jusqu'au XV^{ème} siècle, les échanges mondiaux n'auraient pas dépassé 1 % des richesses produites. Les conflits quasi permanents opposant la France et l'Angleterre aux XVII^{ème} et XVIII^{ème} siècles ont également limité leur ouverture au commerce à moins de 5 %. Il faut attendre le XIX^{ème} siècle pour voir les échanges commerciaux s'intensifier véritablement. Cette période, connue sous l'expression « Première Mondialisation », s'achève avec la Première Guerre mondiale. L'entre-deux-guerres est ensuite marqué par un repli massif du commerce mondial, avant que celui-ci ne reprenne son expansion à partir des années 1960, puis s'accélère après 1973.

Une Première Mondialisation plus précoce

La plupart des études font remonter la Première Mondialisation aux années 1870¹. Ces travaux reposent toutefois sur des données de commerce qui elles-mêmes débutent en 1870. Pour

mieux comprendre la chronologie et les grandes tendances de la Première Mondialisation, nous avons assemblé la base de données de commerce bilatéral la plus complète à ce jour (encadré 1) : 1,8 million d'observations de 1827 à 2014. Notre recherche nous conduit à penser que la Première Mondialisation s'est amorcée en Europe dès le début du XIX^{ème} siècle, avant de se diffuser aux autres continents à la fin du siècle (Fouquin & Hugot, 2016)². Les innovations technologiques de la fin du siècle (bateau à vapeur, télégraphe) et les politiques de soutien au commerce de la seconde partie du XIX^{ème} siècle (traités de libre-échange signés à partir des années 1860, généralisation de l'étalon-or à partir de 1870) n'auraient donc peut-être pas joué un rôle aussi majeur que celui qu'on leur attribue traditionnellement, puisque, d'après nos données, le mouvement d'internationalisation du commerce était déjà largement amorcé.

Les enseignements limités du taux d'ouverture

Le taux d'ouverture aux exportations, qui rapporte les exportations de marchandises au PIB, est un indicateur standard pour évaluer le degré d'insertion d'un pays dans le commerce mondial. Appliqué à nos deux siècles de données, le taux d'ouverture aux exportations rend compte des deux vagues de mondialisation. Le graphique 1

1. D. Jacks, C. Meissner & D. Novy (2003), « Trade Costs: 1870-2000 », *American Economic Review: Papers and Proceedings*, 2008, 98 (2) ; A. Estevadeordal, B. Frantz & A. Taylor, « The Rise and Fall of World Trade: 1870-1939 », *Quarterly Journal of Economics*, 118 (2).

2. M. Fouquin & J. Hugot (2016), « Back to the Future: International Trade Costs and the Two Globalizations », *CEPII Document de travail*, n° 2016-13, mai.

Encadré 1 – Une base de données inédite sur le commerce mondial

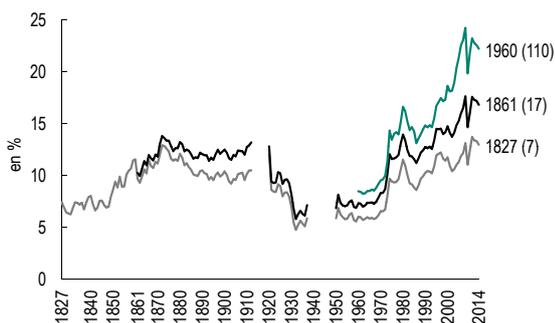
Ce travail a nécessité la construction d'une large base de données de plus de 1,9 million d'observations sur les importations de marchandises, en livres sterling courantes, entre 1827 et 2014. Cette base présente une double originalité : elle couvre la période 1827-1870, absente des bases préexistantes sur lesquelles s'appuyaient jusque-là les études de la Première Mondialisation, et couvre une période particulièrement longue qui permet de comparer les deux mondialisations modernes. La base de données agrège six sources préexistantes*, que nous avons complétées à l'aide d'informations directement puisées dans les archives des douanes de nombreux pays, en particulier pour la période antérieure à 1870. Aux données de commerce bilatéral s'ajoutent des séries de commerce agrégé (importations et exportations totales par pays et par année), PIB, taux de change et distance bilatérale.

* M. Fouquin & J. Hugot (2016), « Two Centuries of Bilateral Trade and Gravity data: 1827-2014 », *CEPII Document de travail*, n° 2016-14, mai.

présente son évolution pour trois échantillons de pays entre 1827 et 2014. Entre 1830 et 1870, le taux d'ouverture double. Dans l'entre-deux-guerres, l'ouverture moyenne chute au-dessous de son niveau du début du XIX^{ème} siècle. Le taux d'ouverture croît de nouveau à partir des années 1960 et ce n'est qu'à la fin des années 1970 que l'on retrouve des niveaux comparables à ceux de la Première Mondialisation.

Le taux d'ouverture constitue cependant une mesure assez fruste de la mondialisation. Par exemple, le taux d'ouverture moyen en 2014 atteint 22 % pour notre échantillon de 110 pays, mais ce chiffre est-il faible ou élevé par rapport à ce qu'il serait en l'absence d'obstacles au commerce ? En outre, il ne tient pas compte de la répartition géographique de l'activité économique mondiale. Supposons un monde où presque toute l'activité serait

Graphique 1 – Taux d'ouverture aux exportations pour trois échantillons de pays



Note : Le taux d'ouverture rapporte les exportations totales au PIB. Les trois échantillons couvrent un nombre croissant de pays. Pour chaque échantillon, la date initiale est indiquée dans la légende, ainsi que le nombre de pays qui constituent l'échantillon (entre parenthèses). L'échantillon qui débute en 1827 inclut 7 pays : Australie, Chili, Espagne, France, Royaume-Uni, Suède, États-Unis. L'échantillon suivant s'étend à 10 pays supplémentaires. Le troisième, le plus large, débute à partir de 1960 et compte 110 pays. Les interruptions dans les séries correspondent aux deux guerres mondiales, pour lesquelles certaines données sont manquantes. Les taux d'ouverture couvrent les périodes 1827-1912 ; 1920-1937 et 1950-2014.

Source : Calculs des auteurs.

concentrée dans un seul pays : le taux d'ouverture agrégé y serait relativement faible, puisque la plupart des biens seraient à la fois produits et consommés dans le même pays. À l'inverse, dans un monde où l'activité économique serait plus dispersée, les pays seraient naturellement plus interdépendants et le taux d'ouverture agrégé plus élevé. La différence entre les deux situations n'a pourtant rien à voir avec le poids des obstacles au commerce : elle ne fait que traduire une concentration plus ou moins importante de l'économie mondiale.

Dans ce qui suit, nous appellerons « mondialisation » le processus de convergence entre le commerce mondial observé et une situation théorique dans laquelle les barrières au commerce international ne seraient pas plus contraignantes que les barrières domestiques au commerce. Pour évaluer le degré de mondialisation, il faut alors une prédiction théorique du commerce, en l'absence d'obstacle spécifique au commerce international. Le modèle de gravité, sur lequel s'appuie la théorie économique contemporaine du commerce international, permet d'obtenir cette prédiction.

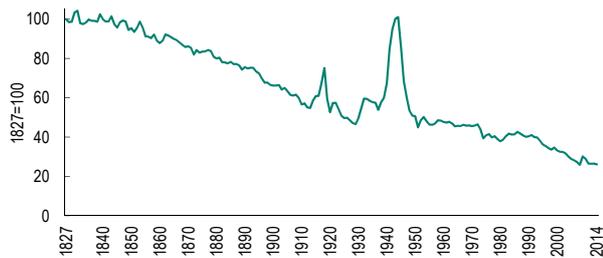
Le coût des obstacles au commerce comme indicateur de mondialisation

Depuis le début des années 2000, les modèles de gravité ont acquis des fondements théoriques³. Cette évolution en a fait l'outil privilégié des analyses du commerce international. Comparer le commerce observé à la prédiction qui émerge du modèle de gravité permet d'évaluer l'importance des obstacles spécifiques au commerce international. Cet écart entre la situation réelle et la situation hypothétique d'un monde sans barrière commerciale reflète l'ensemble des coûts spécifiquement associés au commerce international : coût de transport entre pays, barrières douanières, mais aussi des coûts plus difficiles à observer tels que les difficultés à communiquer, l'incertitude liée aux taux de change, etc. Ce « coût agrégé du commerce » est converti en équivalent tarifaire. En neutralisant l'effet de la répartition géographique de l'économie mondiale sur le commerce international, cette mesure permet d'évaluer précisément le degré de mondialisation au regard de notre définition.

Le graphique 2 montre l'évolution mondiale de ces coûts agrégés entre 1827 et 2014, mesurée par la variation de l'équivalent tarifaire moyen. Depuis 1830, la réduction moyenne des barrières au commerce international équivaut à une baisse de 30 points de pourcentage des droits de douanes. Entre 1830 et la Première Guerre mondiale, les barrières au commerce international chutent d'environ 15 points de pourcentage. Les coûts de commerce augmentent de manière fulgurante durant l'entre-deux guerres avant de retomber après la guerre, puis chutent à nouveau de plus de 10 points de pourcentage depuis le début des années 1990.

3. On trouvera une synthèse de ces différents apports dans : K. Head & T. Mayer (2014), « Gravity Equations: Workhorse, Toolkit, and Cookbook », in G. Gopinath, E. Helpman & K. Rogoff, eds., vol. 4, *Handbook of International Economics*, Amsterdam, The Netherlands: Elsevier.

Graphique 2 – Évolution moyenne des coûts de commerce



Note : La variation moyenne des coûts de commerce (équivalents tarifaires) est estimée à partir d'échantillons cylindrés sur des fenêtres de deux ans. Les coefficients obtenus sont ensuite chaînés pour obtenir un indice qui couvre l'ensemble de la période.

Source : Calculs des auteurs.

À l'appui de ces observations, on peut affirmer que la Première Mondialisation s'est amorcée dès le début du XIX^{ème} siècle, bien avant que les bateaux à vapeur ne traversent les océans, bien avant également que la généralisation de l'étalon-or ne réduise les incertitudes de taux de change et que les pays d'Europe occidentale ne signent des traités commerciaux multilatéraux. Ce qui a déclenché la Première Mondialisation serait ainsi à chercher plutôt du côté du climat de paix et de stabilité qui s'installe en Europe après le Congrès de Vienne. La pacification des relations internationales après 1815 est notamment associée à des baisses unilatérales du niveau de protection commerciale (sans attendre des partenaires commerciaux qu'ils en fassent de même). Ces politiques de libéralisation unilatérale du commerce sont bien documentées pour le Royaume-Uni, avec l'abolition en 1846 des *Corn Laws* ; mais d'autres pays européens, notamment la France, sont aussi concernés. Dans les années 1870, la baisse des prix agricoles liée à l'augmentation des importations en provenance de Russie et d'Amérique provoque un retour du protectionnisme en Europe, concentré toutefois sur les produits agricoles. Mais ce retour du protectionnisme semble avoir été compensé par la baisse d'autres barrières au commerce.

Après 1918, les tentatives de reconstruction du monde libéral d'avant-guerre se heurtent au désordre économique et à l'émergence de régimes totalitaires en URSS puis ailleurs en Europe. Les mesures protectionnistes prises à la suite de la Grande Dépression condamnent toute possibilité de retour au libéralisme commercial de la seconde moitié du XIX^{ème} siècle. Les relations économiques de l'après Seconde Guerre mondiale se reconstruisent dans un environnement initialement très protectionniste, hérité de la Grande Dépression et amplifié par la décolonisation et la création d'un bloc communiste. À partir de 1947, les cycles de négociation du GATT engagent un processus multilatéral de libéralisation commerciale. Dix ans plus tard, la signature du traité de Rome prévoit l'élimination totale des barrières douanières à l'intérieur de l'Europe. Enfin, la conteneurisation, qui débute à la fin des années 1960, réduit considérablement les coûts de transport⁴.

■ Des mondialisations plus régionales que globales

À chaque route commerciale sa mondialisation

Le graphique 2 représentait une évolution moyenne pour l'ensemble de notre échantillon et masquait ainsi toute tendance qui serait propre à un type particulier de route commerciale. Il paraît donc intéressant d'isoler l'évolution des coûts de commerce séparément pour chaque route commerciale. Cette étape montre notamment que la baisse durable des barrières commerciales intra-européennes (années 1840) précède celle des barrières transatlantiques (à partir des années 1890). La baisse des coûts de commerce auxquels font face les pays d'Europe du Sud vient également bien après celle des coûts de commerce entre les pays de l'Europe de l'Ouest et du Nord. De manière générale, les coûts de commerce baissent d'abord entre les pays les plus proches, ce qui bien sûr interroge quant au rôle de la distance dans la mondialisation.

Plus le commerce se développe, plus la distance compte

L'effet de la distance entre les pays est ensuite isolé pour mesurer son impact sur l'intensité du commerce qui les lie. Le graphique 3 représente l'élasticité du commerce à la distance, c'est-à-dire la force du lien entre le commerce bilatéral et la distance qui sépare les pays. En 1830, une augmentation de 10 % de la distance entre deux pays réduisait en moyenne le commerce bilatéral de 3 %. À la veille de la Première Guerre mondiale, la même différence de distance réduisait le commerce de 13 %. En 2010, la réduction atteignait 19 %. Ce résultat rejoint le constat établi par Combes et al. (2008) et Disdier & Head (2008)⁵ pour la seconde moitié du XX^{ème} siècle : plus le commerce mondial se développe et plus la distance entrave le commerce. Notre base de données révèle que ce phénomène apparaît en fait dès le début du XIX^{ème} siècle.

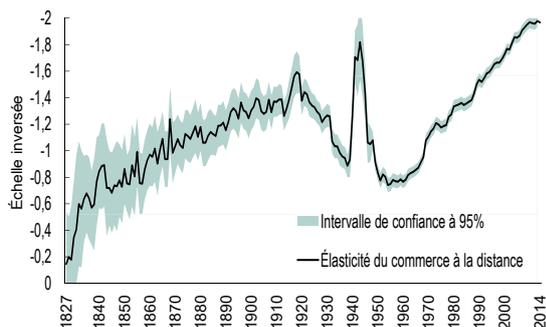
Le rôle majeur joué par la régionalisation⁶ dans les deux mondialisations a de quoi surprendre, alors que l'accent est souvent mis sur le rôle du commerce à longue distance, colonial pour la Première Mondialisation, et euro/américano-asiatique pour la Seconde Mondialisation. Plusieurs hypothèses peuvent être explorées pour l'expliquer. Les politiques favorables au commerce ont été tournées en priorité vers les partenaires les plus proches. L'intégration européenne de l'après-guerre en est certainement l'exemple le plus flagrant. Une autre raison à cette régionalisation pourrait résider dans l'importance croissante de l'information pour établir des liens commerciaux. Or, les barrières culturelles et linguistiques sont moins importantes entre pays proches, facilitant des échanges de produits de plus en plus complexes. Il

4. D. Bernhofen, Z. El-Sahli & R. Kneller (2016), « Estimating the effect of the container revolution on world trade », *Journal of International Economics*, 98.

5. P.-P. Combes, T. Mayer & J.-F. Thisse (2008), *Economic Geography: The Integration of Regions and Nations*, Princeton, N.J., USA: Princeton University Press ; A.-C. Disdier & K Head (2008), « The Puzzling Persistence of the Distance Effect on Bilateral Trade », *Review of Economics and Statistics*, 90 (1).

6. La part du commerce intra-continentale passe, par exemple, de 45 % au sortir de la Seconde Guerre mondiale à plus de 60 % dans les années 2000.

Graphique 3 – Elasticité du commerce bilatéral à la distance



Note : Une élasticité égale à -1,5 signifie que le commerce est réduit en moyenne de 1,5 % lorsque la distance entre deux pays augmente de 1 %. Ainsi, plus l'élasticité du commerce à la distance est élevée (en valeur absolue), plus l'impact négatif de la distance sur le commerce est important.

Source : Calculs des auteurs.

se peut aussi que les coûts fixes liés au commerce (acquisition de l'information sur le marché de destination, chargement et déchargement, etc.) aient diminué, donnant relativement plus de poids aux coûts de transport qui, eux, varient avec la distance.

■ Quelle mondialisation pour demain ?

Du début du XIX^{ème} siècle jusqu'à l'aube du XXI^{ème} siècle, les pays européens ont mené d'ambitieuses politiques commerciales d'ouverture, que la Grande Dépression et les deux guerres mondiales ont gravement remises en cause. Contrairement à l'idée que l'on peut en avoir, ces politiques ont davantage profité au commerce de proximité. Cette tendance de long terme à la régionalisation s'estompe depuis la fin du XX^{ème} siècle : d'une part, l'OMC est devenue une organisation puissante de régulation du commerce au niveau mondial ; mais aussi et surtout, les années 2000 ont marqué un changement lié à l'adhésion massive des pays émergents au libre-échange. Les firmes multinationales ont ainsi pu lancer de vastes programmes de décomposition de leurs

chaînes de production en tirant profit des différences de salaires entre les pays. La Chine a été le premier bénéficiaire de cette recomposition de la production mondiale. Ainsi, au début des années 2000, plus de 70 % des exportations chinoises étaient constituées de produits assemblés sur son territoire à partir de composants eux-mêmes importés⁷.

Le dynamisme des échanges entre l'Asie et le reste du monde devrait se maintenir, notamment avec le relais pris par l'Inde et des pays comme le Vietnam et le Bangladesh. À l'inverse, l'atonie de la croissance européenne, si elle devait se prolonger, pourrait limiter la croissance du commerce de courte distance intra-européen. C'est donc sans doute dans le commerce à longue distance que la marge de progression reste la plus importante, ce qui confère de l'importance aux deux traités « méga-régionaux » en cours de négociation – l'accord Transatlantique entre les États-Unis et l'Union Européenne, et l'accord Transpacifique entre 5 pays d'Amérique et 7 pays d'Asie-Océanie.

Mais il se pourrait tout autant que la période de mondialisation qui a débuté après la Seconde Guerre mondiale touche tout simplement à sa fin⁸, c'est-à-dire que l'intensification des échanges cesse, sans nécessairement que ceux-ci régressent. Plusieurs arguments vont dans ce sens. La réorientation de la croissance chinoise vers le marché intérieur devrait réduire sa dépendance au commerce international. Cela pourrait aussi ralentir la tendance à la décomposition des chaînes de valeur⁹. Les inégalités croissantes observées dans la plupart des pays engendrent des tensions sociales, qui aboutissent souvent à des remises en cause de la mondialisation. Les politiques de réduction de la consommation d'énergie devraient durablement réduire la croissance du commerce d'hydrocarbures. Enfin, le développement des investissements directs à l'étranger tend de plus en plus à substituer une production locale à du commerce international¹⁰.

Michel Fouquin & Jules Hugot*
michel.fouquin@cepii.fr

7. F. Lemoine & D. Ünal-Kesenci (2002), « Segmentation of production processes », *CEPII Document de travail*, n° 2002-02.

8. S. Jean (2015), « Le ralentissement du commerce mondial annonce un changement de tendance », *La Lettre du CEPII*, n° 356, septembre.

9. S. Jean & F. Lemoine (2015), « Ralentissement du commerce mondial : vers une nouvelle ère de la mondialisation ? », *Économie mondiale 2016*, Éd. La Découverte, coll. Repères, septembre.

10. A. Subramanian & M. Kessler (2013), « The hyperglobalization of trade and its future », *Global Citizen Foundation Working Paper*, #3.

* Michel Fouquin est conseiller au CEPII. Jules Hugot est professeur assistant à la Pontificia Universidad Javeriana.

La Lettre du

CEPII

© CEPII, PARIS, 2016

RÉDACTION :
Centre d'études prospectives
et d'informations internationales
113, rue de Grenelle
75700 Paris SP 07

Tél. : 01 53 68 55 00
www.cepii.fr

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION :
Sébastien Jean

RÉDACTION EN CHEF :
Jézabel Couppey-Soubeyran
& Sophie Piton

RÉALISATION :
Laure Boivin

DEPUIS LE 1^{ER} JANVIER 2016,
DIFFUSION PAR LE CEPII

La Lettre du CEPII est disponible en version
électronique à l'adresse :
<http://www.cepii.fr/LaLettreDuCEPII>

Pour être informé de chaque nouvelle parution,
s'inscrire à l'adresse :
<http://www.cepii.fr/Resterinforme>

ISSN 0243-1947 (imprimé)
ISSN 2493-3813 (en ligne)
CCP n° 1462 AD

Imprimé en France par la DSAF
Pôle conception graphique-fabrication

Cette lettre est publiée sous la
responsabilité de la direction du CEPII.

Les opinions qui y sont exprimées sont
celles des auteurs.

RECHERCHE ET EXPERTISE
SUR L'ÉCONOMIE MONDIALE

