

Sommaire

1. Les innovations technologiques ont façonné le commerce mondial	18
2. Un nouveau monde en devenir	22
3. Structure du rapport	22

L

uniquement des marchandises de valeur sur les voies navigables intérieures, mais grâce à une série d'améliorations technologiques au cours des décennies suivantes (propulsion à hélice, moteur à turbines, coque améliorée, ports plus efficaces), ils sont devenus plus rapides, plus gros et plus économes en combustible, ce qui a fait baisser encore les coûts du transport et a permis le transport

international a augmenté de 486% entre 1870 et 1913 (Jacks et al., 2011) – soit une croissance annualisée de 4,12%, ce qui est beaucoup plus que l'augmentation annuelle de 2,1% du produit intérieur brut (PIB) mondial signalée par Maddison (2001) pour la même période. L'historien de l'économie Kevin O'Rourke (2002) considère même que « l'épisode d'intégration économique internationale le plus remarquable que le monde ait connu à ce jour a eu lieu entre 1870 et la Grande Guerre ».

(b) La désintégration, 1914-1945

La première mondialisation reposait sur des bases simples mais fragiles auxquelles la Première Guerre mondiale a donné un coup fatal, détruisant non seulement l'ordre économique libéral, mais aussi l'hypothèse, très répandue au XIX^e siècle, selon laquelle l'intégration et l'interdépendance fondées sur la technologie étaient suffisantes en soi pour maintenir la coopération internationale et la paix. Le commerce a été complètement désorganisé, l'étalon-or s'est effondré, les contrôles et les restrictions économiques se sont multipliés et l'Europe, jusque-là au cœur de l'économie mondiale, a été dévastée et ruinée. Malgré quelques progrès modestes dans les efforts faits dans les années 1920 pour rétablir l'ordre économique d'avant 1914, la Grande Dépression a eu des effets dévastateurs qui ont perduré dans les années 1930. L'insécurité économique a entretenu l'insécurité politique, ce qui a abouti à la montée de l'extrémisme politique, à la disparition de la sécurité

O'Rourke, 2009). En fait, la croissance de l'économie mondiale a été beaucoup plus rapide entre 1950 et 1973 qu'avant 1914, et elle s'est faite à beaucoup plus grande échelle, ouvrant un « âge d'or » de prospérité sans précédent (Maddison, 2001). Le commerce mondial a augmenté de près de 8% par an, et le PIB mondial par habitant de près de 3% par an.

Comme par le passé, ce processus de réintégration a été alimenté par de nouveaux progrès dans les technologies de transport et de communication et par la baisse rapide des coûts du commerce, qui ont diminué de 16% entre 1950 et 2000 (Jacks et al., 2008). Les avancées technologiques dans le domaine du transport maritime, comme la conteneurisation, ont contribué à la forte baisse des coûts de transport ad valorem – coût du transport en pourcentage de la valeur du produit échangé – qui sont tombés de 10% à 6% entre le milieu des années 1970 et le milieu des années 1990 (Hummels, 2007).

De même, l'électrification, l'amélioration de la conception des chemins de fer, les trains à grande vitesse, le transport intermodal des marchandises et d'autres innovations ont encore fait baisser les coûts du transport ferroviaire. L'expansion rapide du fret aérien a été une autre avancée majeure dans la deuxième moitié du XX^e siècle. Avec le développement de Federal Express à la fin des années 1970, promettant la livraison des marchandises en un jour grâce à une flotte spéciale d'avions-cargos, les coûts du fret aérien ont diminué des trois quarts en moins d'une décennie (Dollar et Kraay, 2002).

Les coûts des communications ont diminué encore plus rapidement grâce aux satellites, aux câbles à fibres optiques et à d'autres innovations technologiques. En 1930, un appel téléphonique de 3 minutes de Londres à New York coûtait environ 250 dollars EU. Son coût est maintenant de 2 cents, ou il est nul si on utilise Skype. Dans le même temps, d'après les données de l'Union internationale des télécommunications (UIT), le nombre de téléphones mobiles a augmenté jusqu'à dépasser le nombre d'habitants sur terre en 2014, et il atteindra 13 milliards en 2019. Globalement, on estime que la baisse des coûts du commerce a contribué pour 33% à la croissance des échanges entre 1950 et 2000 (Jacks et al., 2008).

Une conséquence importante de cette deuxième vague d'intégration a été l'internationalisation

4.6 (s)nds coc0etUnter de l .5 (r c)- (0)-.1 (g)d.9 (o)1.4 (e
mn101013 (182 (317 108 (0 Tw m)-1Tj.032 3c 0.39108c T*9101019 85 (4 108 (06Tw m [()-15
d û c e s s a i e e e t e
d 2 1 3 r 2 r B 1 2 . 4 2
dé dals le c121 2ae r de lraes .3 3't(a)p15 (l)p15 (r c)- (0)-.2 7dieetmuaia omple64 (o)xeit (r
m u c . 5 (n) 1 1

Toutefois, quand le Congrès des États-Unis a refusé

international et comment cela crée de nouvelles possibilités et de nouveaux défis. Cette section analyse en outre la façon dont des technologies numériques influent sur la composition du commerce des biens et des services et sur la propriété intellectuelle, quels sont les déterminants de l'avantage comparatif à l'ère numérique et quel est l'impact potentiel des technologies numériques sur les chaînes de valeur mondiales. Pour conclure, la section quantifie l'impact potentiel des grandes tendances du développement technologique au moyen de projections sur le commerce international jusqu'en 2030, utilisant le modèle du commerce mondial de l'OMC.

La section D traite essentiellement des aspects de politique nationale et internationale de la numérisation du commerce international. Elle examine comment la coopération commerciale internationale peut aider les gouvernements à tirer parti des technologies numériques, à saisir les possibilités qu'elles créent, et à relever les défis qui en résultent. Elle donne des exemples des mesures prises par les gouvernements et examine si et comment la coopération internationale peut les aider à récolter les bénéfices du commerce numérique et à réaliser leurs objectifs de politique publique aujourd'hui et dans l'avenir. Certains aspects des politiques qui peuvent justifier une coopération internationale sont indiqués dans cette section.

Notes

- 1 Le présent rapport ne traite pas de l'impression 3D de matières biologiques ou bio-impression.
- 2 Selon la définition donnée dans la section B du rapport, une chaîne de blocs est un registre numérique de