

La résilience économique de la région MENA repose sur sa capacité à diversifier ses partenariats, à renforcer ses réserves budgétaires et à s'adapter à l'évolution des chaînes d'approvisionnement.

Rasha Helwa, directrice de l'initiative empowerME du Centre Rafik Hariri pour le Moyen-Orient de l'Atlantic Council.

TENSIONS TARIFAIRES : LE DILEMME ÉCONOMIQUE DE LA RÉGION MENA

La résurgence du protectionnisme, récemment marquée par les nouveaux droits de douane des États-Unis, marque un net recul par rapport à des décennies de libéralisation des échanges. Les mesures proposées, telles qu'un droit de douane de 25 % sur les automobiles importées et même un droit de douane de 50 % sur le pétrole russe, annoncent une ère de barrières commerciales. Bien que la région du Moyen-Orient et de l'Afrique du Nord (MENA) et les pays du Conseil de coopération du Golfe (CCG) ne soient pas directement visés par ces droits de douane, ils sont profondément affectés par leurs effets secondaires. Les chaînes d'approvisionnement mondiales sont aujourd'hui fortement intégrées : le commerce mondial représente plus de 60 % du PIB mondial, contre 8 % en 1950. Dans un tel contexte, les droits de douane sont un instrument contondant qui a un impact sur de multiples économies : ils augmentent les coûts d'importation, perturbent la demande de matières premières et ralentissent la croissance à l'échelle mondiale. Les mesures protectionnistes prises par de grands importateurs comme les États-Unis peuvent avoir des répercussions mondiales et

saper les fondements mêmes de l'ordre commercial international.

En ce qui concerne la région MENA, l'impact varie de manière significative entre deux catégories de risques étroitement liées : les exportateurs de pétrole face aux importateurs de pétrole.

Les exportateurs de pétrole, en particulier les États du CCG (Arabie saoudite, Émirats arabes unis, Koweït, Qatar et Oman), ainsi que des pays comme l'Irak, l'Algérie et la Libye, obtiennent la majeure partie de leurs recettes d'exportation et de leurs recettes fiscales du pétrole et du gaz. Les importateurs de pétrole, qui comprennent les grandes économies hors CCG telles que l'Égypte, le Maroc, la Jordanie, la Tunisie, le Liban et la Syrie, dépendent des importations d'énergie et ont des bases d'exportation plus diversifiées (mais souvent plus limitées).

IMPACT SUR LES FLUX COMMERCIAUX ET LES SOLDES DE LA BALANCE DE COMPTE COURANT

Un ralentissement du commerce et de la croissance au niveau mondial affaiblit

directement la demande de pétrole, ce qui réduit les volumes et les prix des exportations. Le secteur de l'automobile est à lui seul un grand consommateur de pétrole, de sorte que toute baisse de la production et des ventes mondiales de véhicules se traduit par une réduction de la consommation de pétrole. De fait, environ un cinquième du pétrole mondial est destiné à approvisionner les automobiles, et près de 60 % au transport (voitures, camions, aviation, etc.). Les droits de douane de 25 % imposés par les États-Unis aux automobiles devraient réduire les ventes de véhicules sur le deuxième marché mondial, contribuant ainsi à une baisse de la demande mondiale de pétrole. Ceci a un impact direct sur les excédents de compte courant des exportateurs du CCG. De fait, le Fonds monétaire international (FMI) estime que l'excédent combiné actuel du CCG, qui a atteint un niveau record de 17,8 % du PIB en 2022 en raison des prix élevés du pétrole, est tombé à 11,8 % en 2023 et se contractera à environ 9,7 % en 2024. Cette contraction est due à la baisse de la production de pétrole (réductions de l'OPEP+) et à la diminution de la demande, partiellement compen-

sées par des prix du pétrole toujours élevés et des exportations non pétrolières solides. Ainsi, en 2023, les recettes pétrolières de l'Arabie saoudite ont chuté d'environ 12 %, ce qui a contribué à un changement dans sa balance extérieure.

De plus, la proposition de droits de douane de 50 % sur le pétrole russe présente à la fois des opportunités et des risques pour les exportateurs du Golfe. À court terme, cela pourrait réorienter certains acheteurs vers le brut du CCG, ce qui soutiendrait les exportations de pétrole de la région MENA. La Chine et l'Inde, par exemple, pourraient rediriger certains achats russes vers le Golfe si le pétrole russe destiné aux États-Unis (ou à ses alliés) est pénalisé. Toutefois, cela perturbe également la cohésion de l'OPEP+, le partenariat avec la Russie qui étaye les accords de production. Une fragmentation de l'OPEP+ pourrait introduire une nouvelle volatilité dans les prix du pétrole. En résumé, les exportateurs de pétrole sont confrontés à des flux commerciaux volatils : des gains possibles à court terme grâce au réajustement des échanges, mais probablement une demande mondiale plus faible pour leur principal produit d'exportation.

Pour les économies importatrices nettes de pétrole de la région MENA, les défis liés aux flux commerciaux sont multiples. Tout d'abord, les coûts d'importation augmentent. Les nouveaux droits de douane et les pressions inflationnistes mondiales qui en résultent rendent les importations de machines, d'automobiles et de biens de consommation plus coûteuses. Nombre de ces pays importent une grande partie de leur carburant et de leurs biens d'équipement ; les droits de douane sur des produits de base tels que l'acier ou l'augmentation des coûts de transport se traduisent par des factures d'importation plus élevées. Bien que le ralentissement de la croissance mondiale puisse faire baisser les prix du pétrole (allégeant dans une certaine mesure la facture des importations d'énergie), dans ce scénario, ils sont restés relativement stables (en partie à cause de la géopolitique et des mesures de l'OPEP+). Deuxièmement, les exportations des importateurs de pétrole sont confrontées à une baisse de la demande. Ces pays exportent des textiles, des engrais, des phosphates, des produits agricoles ou des produits manufacturés légers. Avec les tensions commerciales entre les États-Unis, la Chine et l'UE, la croissance mondiale en 2024 sera mo-

deste (3,3 %) et les volumes d'échanges seront faibles. La Banque mondiale note que la croissance des importateurs de pétrole de la région MENA ralentira de 3,2 % en 2023 à environ 2,1 % en 2024, dans un contexte de baisse de la demande extérieure. D'importantes sources de revenus, telles que le tourisme, sont également menacées si les dépenses mondiales des consommateurs diminuent. Par exemple, les exportations de textile et d'habillement du Maroc et de la Tunisie, en grande partie destinées à l'Europe, pourraient fléchir si la confiance des consommateurs européens diminue. Les exportations de phosphate de la Jordanie et celles de produits chimiques et agroalimentaires de l'Égypte dépendent également de la demande mondiale, qui est actuellement faible.

Il convient de noter que les balances de compte courant sont sous pression. De nombreux importateurs de pétrole ont connu une amélioration temporaire en 2023, lorsque les prix des matières premières (pétrole, blé) ont baissé par rapport aux sommets atteints en 2022, allégeant la facture des importations. Mais cette tendance est en train de s'inverser. Le FMI prévoit que, pour les économies émergentes et à revenu moyen de la région MENA (principalement des importateurs de pétrole), le déficit agrégé de la balance des comptes courants se creusera, passant de 3,0 % du PIB en 2023 à 6,3 % en 2024. Cela implique un déficit supplémentaire de plus de 20 milliards de dollars, reflétant la faiblesse des recettes d'exportation et la persistance des besoins d'importation. Par exemple, le déficit commercial de l'Égypte reste élevé, les exportations (environ 43 milliards de dollars en 2023) étant loin derrière les importations (plus de 80 milliards de dollars), un écart qui pourrait augmenter si le tourisme et les recettes du canal de Suez (liées au commerce mondial) faiblissent. De même, la Tunisie et la Jordanie présentent des déficits de compte courant de plus de 5 % du PIB, financés par les transferts de fonds et l'aide étrangère, qui pourraient se réduire en cas de ralentissement de la croissance dans le Golfe. En outre, les transferts de fonds des économies du Golfe vers les importateurs de pétrole (par exemple, les travailleurs égyptiens et jordaniens dans le CCG) pourraient diminuer en cas de resserrement budgétaire dans le Golfe, ce qui pèserait encore plus sur les soldes extérieurs.

IMPACT SUR L'IDE ET LA RUPTURE DE LA CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT

Le CCG et d'autres exportateurs d'hydrocarbures ont connu des changements dans les investissements à l'étranger et à l'intérieur dans le contexte des turbulences géoéconomiques. D'une part, les fonds souverains du CCG déploient les capitaux pétroliers excédentaires à l'étranger. Cette tendance au recyclage des excédents suppose une sortie de capitaux, mais aussi une accumulation stratégique d'actifs à l'étranger. D'autre part, les pays du CCG s'efforcent d'attirer les investissements directs étrangers (IDE) dans les secteurs non pétroliers (technologie, tourisme, manufacture) dans le cadre de leurs efforts de diversification. La fragmentation du commerce mondial offre des perspectives différentes pour ces efforts.

Le protectionnisme et le *friendshoring* pourraient amener les multinationales à considérer le Golfe comme une base alternative pour servir les marchés régionaux ; par exemple, les États du Golfe se sont présentés comme des centres logistiques et manufacturiers au carrefour de l'Europe et de l'Asie. Les EAU et l'Arabie saoudite, bien classés dans l'indice de facilité pour faire des affaires et développer des projets d'infrastructure à grande échelle, ont rencontré un certain succès en attirant des IDE dans les secteurs de la pétrochimie, des énergies renouvelables et de l'industrie manufacturière. Cependant, l'IDE mondial est faible, chutant d'environ 2 % en 2023, dans un contexte de ralentissement économique et de tensions géopolitiques. Selon la CNUCED, « les crises, les politiques protectionnistes et les réalignements régionaux perturbent les chaînes d'approvisionnement mondiales et compromettent la stabilité des flux d'investissement ». La région MENA n'est pas épargnée : les investisseurs peuvent retarder des projets dans les marchés émergents et opter pour des options plus sûres ou plus proches de leurs pays d'origine.

Pour les exportateurs de pétrole, les perturbations de la chaîne d'approvisionnement sont particulièrement importantes dans les secteurs de l'énergie et de la pétrochimie. Si la production mondiale ralentit, la demande de produits pétrochimiques diminuera, ce qui pourrait décourager les investissements étrangers prévus dans de nouvelles usines chimiques dans le Golfe. De plus,

Les exportateurs de pétrole pourraient assister à une réorientation des flux d'IDE, moins en provenance de l'Occident et plus de l'Asie, à mesure que les chaînes d'approvisionnement se transforment

les États pétroliers du Golfe sont intimement liés aux chaînes d'approvisionnement asiatiques (la Chine et l'Inde sont d'importants acheteurs de pétrole et, de plus en plus, des investisseurs). Les mesures prises par les États-Unis à l'encontre de la Chine (ou de la Russie) pourraient rapprocher ces partenaires du Golfe. En effet, les pays du Golfe cherchent refuge à l'Est : la Chine a signé un accord d'investissement de 400 milliards de dollars avec l'Iran et a investi des fonds dans les infrastructures du CCG. On observe un renforcement des liens d'IDE intra-asiatiques (des entreprises chinoises investissant dans des ports et des parcs industriels du Moyen-Orient), en partie en réponse au protectionnisme occidental. Cela pourrait compenser la baisse de l'IDE occidental, mais cela crée également de nouvelles dépendances. En bref, les exportateurs de pétrole pourraient assister à une réorientation des flux d'IDE, moins en provenance de l'Occident et plus en provenance de l'Asie, à mesure que les chaînes d'approvisionnement mondiales se transforment. Mais si les guerres commerciales entraînent le monde dans la récession, l'IDE pourrait se tarir partout, ce qui ralentirait les plans de diversification.

De leur côté, les économies les plus diversifiées de la région dépendent des IDE pour le développement de l'industrie manufacturière, les infrastructures et les services. Par exemple, le Maroc et la Tunisie se sont positionnés dans les chaînes d'approvisionnement européennes (composants automobiles et aérospatiaux), et l'Égypte a cherché à attirer des IDE dans les secteurs de l'énergie, du textile et du tourisme. Un climat commercial hostile menace de perturber ces chaînes d'approvisionnement. Si les tensions commerciales entre les États-Unis et l'UE s'intensifient (par exemple au sujet des droits de douane sur les automobiles), les constructeurs automobiles européens pourraient subir une pression sur leurs bénéfices. Une réaction pourrait être de réduire les coûts en délocalisant davantage la production vers des

sites à faible coût tels que l'Afrique du Nord, ce qui pourrait accroître les IDE au Maroc et en Tunisie. De fait, certains pays d'Afrique du Nord ont bénéficié de la recherche par les entreprises européennes de bases de production compétitives à proximité de l'Europe (les exportations automobiles du Maroc ont grimpé en flèche ces dernières années, faisant de ce pays le premier exportateur africain de voitures particulières). Toutefois, un autre scénario (plus probable) est que la baisse des ventes mondiales de véhicules réduira le besoin d'expansion des capacités. La production automobile en Europe pourrait diminuer, ce qui nuirait aux fournisseurs de composants existants dans la région MENA. Ce malaise pourrait décourager la création de nouvelles usines dans les économies en développement.

Par ailleurs, les flux financiers vers les importateurs de pétrole sont vulnérables. Ces pays dépendent du financement extérieur, non seulement par le biais de l'IDE, mais aussi des flux de portefeuille et de l'aide. L'augmentation de l'aversion au risque résultant des guerres commerciales peut entraîner une fuite des capitaux des marchés émergents. En 2022-2023, les importateurs de pétrole de la région MENA ont enregistré d'importantes sorties de capitaux (par exemple, les investisseurs étrangers ont retiré des milliards du marché obligataire égyptien pendant le resserrement monétaire mondial). Les tendances de l'IDE en 2023 ont été mixtes : l'« Asie occidentale » (Moyen-Orient) a connu quelques annonces de projets majeurs (par exemple, l'expansion du GNL au Qatar, un mégaprojet d'hydrogène vert en Mauritanie), mais l'IDE global dans les pays en développement a chuté de 7 %. Les données préliminaires pour 2024 montrent que les annonces de nouveaux projets mondiaux *greenfield* ont chuté de 15 % sur un an, ce qui est un signe inquiétant pour les pays de la région MENA en quête d'investissements.

Les ruptures de la chaîne d'approvisionnement signifient également que les

importations essentielles pourraient être retardées ou réacheminées. Les importateurs de pétrole de la région MENA dépendent fortement des importations de biens intermédiaires et de biens d'équipement (machines, électronique) pour alimenter leurs industries. La modification des réseaux commerciaux mondiaux – par exemple, la déconnexion entre les États-Unis et la Chine – pourrait obliger la région MENA à diversifier ses sources d'importation, éventuellement à un coût plus élevé. Par exemple, si les produits chinois sont soumis à des droits de douane en Occident, la Chine pourrait les pousser vers d'autres marchés tels que la région MENA, éventuellement à des prix moins élevés, ce qui pourrait profiter aux consommateurs, mais nuire à la compétitivité de l'industrie locale. Inversement, si la région MENA est prise entre deux feux géopolitiques (par exemple, pression pour éviter la technologie chinoise), elle pourrait être forcée de remplacer ses fournisseurs. En particulier, les perturbations du transport maritime dans les zones de conflit (par exemple, la mer Rouge et la région de Suez) ont intensifié l'incertitude, augmentant les risques liés à la chaîne d'approvisionnement pour les pays dépendant des importations.

IMPACT MACROÉCONOMIQUE : CROISSANCE ET INFLATION

Les perturbations du commerce et de l'investissement se reflètent clairement sur le plan macroéconomique : les exportateurs de pétrole connaissent un fort ralentissement de la croissance, tandis que les importateurs de pétrole ralentissent également après un bref rebond à la suite de la crise de Covid-19. En 2022, la hausse des prix du pétrole a soutenu une croissance spectaculaire dans les économies du CCG (7,3 % en moyenne), tandis que les importateurs de pétrole ont connu des difficultés. En 2023, les rôles se sont inversés : la croissance du CCG a chuté à environ 0,5 % (l'Arabie saoudite a même enregistré une croissance négative dans le secteur pétrolier en raison des réductions de production), tandis que les importateurs de pétrole ont connu une croissance d'environ 3 % en se remettant de la pandémie. Pour 2024, la BM note que, pour la première fois depuis la pandémie, les exportateurs et les importateurs de pétrole connaîtront des taux de croissance similaires. Plus précisément, la croissance du CCG devrait être d'en-

viron 1,9 % en 2024, tandis que celle des exportateurs de pétrole hors CCG se situera autour de 2,7 % et celle des importateurs de pétrole entre 2,1 % et 2,8 %.

Ces perspectives modérées sont directement liées aux obstacles tarifaires : le ralentissement mondial freine la demande d'exportation et l'investissement. Le FMI prévient que la croissance à moyen terme dans la région MENA restera inférieure aux moyennes d'avant la pandémie, citant la fragmentation du commerce parmi les principaux risques. Les exportateurs de pétrole, bien qu'amortis par les gains exceptionnels du passé, sont confrontés à un « double coup » : la chute de la production et des prix du pétrole, ainsi que les effets collatéraux du resserrement monétaire. La plupart des monnaies du CCG sont rattachées au dollar, de sorte que l'inflation induite par les droits de douane aux États-Unis pourrait contraindre la Réserve fédérale à accroître les taux d'intérêt, ce qui obligerait les banques centrales du Golfe à suivre le mouvement. De fait, en 2022-2023, les hausses de taux agressives de la Fed ont conduit les États du Golfe à accroître leurs taux à l'unisson, ce qui a ralenti leurs secteurs non pétroliers. La hausse des taux et le resserrement des liquidités dans le Golfe signifient que les activités de construction et de services (moteurs clés de la diversification) sont freinées au moment même où les gouvernements tentent de stimuler ces secteurs. Ainsi, la croissance globale du CCG, bien que légèrement supérieure en 2024, sera loin de l'essor de 2022.

Les importateurs de pétrole, quant à eux, sont confrontés à un resserrement des politiques et à des coupes budgétaires pour contrôler la dette et l'inflation, ce qui freine la demande intérieure. La BM a revu à la baisse la croissance des importateurs de pétrole pour 2024, en raison des risques de conflit et de l'incertitude mondiale. En particulier, l'Égypte, la plus grande économie importatrice de pétrole, devrait ralentir davantage dans le cadre d'un programme du FMI qui restreint les dépenses publiques, alors même que l'activité du secteur privé reste faible.

Par ailleurs, l'impact inflationniste des droits de douane est une préoccupation majeure à l'échelle mondiale et dans la région MENA. Les droits de douane agissent comme une taxe à la consommation, augmentant les prix des importations et alimentant potentiellement l'inflation induite par l'augmentation

des coûts. Aux États-Unis et en Europe, on s'attend à ce que les droits de douane sur les automobiles « fassent grimper les prix » et contribuent à l'inflation. Dans le cas des exportateurs de pétrole de la région (CCG), l'inflation a été relativement contenue jusqu'à présent. Grâce à la parité monétaire et à d'importantes subventions (énergie, alimentation), les pays du CCG ont enregistré une inflation moyenne de seulement 2 à 3 % en 2023 (l'Arabie saoudite autour de 2,5 % et les EAU autour de 4 % auparavant, mais en baisse). Les taux d'intérêt élevés et la force du dollar ont même créé des tendances désinflationnistes dans le Golfe.

Cependant, les importateurs de pétrole ont dû faire face à une inflation beaucoup plus élevée en raison d'une série de perturbations : les hausses mondiales des prix des matières premières en 2022, les dépréciations des monnaies locales et la demande post-pandémique. En 2023, lorsque les prix mondiaux des carburants et des denrées alimentaires ont baissé, l'inflation a commencé à diminuer dans de nombreux pays de la région. Le FMI note qu'à la fin de 2023, l'inflation moyenne était proche de ses niveaux historiques dans de nombreuses économies de la région MENA. Par exemple, au Maroc, elle est revenue à environ 6,6 % en 2023, après avoir culminé à plus de 10 % en 2022, et devrait être inférieure à 3 % en 2024. La Jordanie a également réduit l'inflation à moins de 3 %.

Néanmoins, plusieurs importateurs de la région MENA continuent de souffrir d'une inflation élevée persistante. L'Égypte fait figure d'exemple : après une série de dévaluations monétaires, l'inflation urbaine a atteint un niveau record de 38 % en septembre 2023. Depuis, elle s'est modérée pour atteindre environ 25 % à la fin de 2024, mais reste très élevée. Des pays comme la Turquie, l'Iran, le Soudan et le Liban connaissent également une inflation très élevée, bien qu'elle soit davantage due à des politiques idiosyncrasiques et à des crises qu'aux droits de douane en tant que tels. Si l'on exclut ces cas extrêmes, l'inflation sous-jacente dans la plupart des pays importateurs de la région MENA est à un chiffre. Le FMI prévoit que l'inflation (à l'exclusion de l'Égypte et du Soudan) sera d'environ 8,8 % en 2024 pour les économies émergentes de la région MENA, ce qui reste supérieur à des niveaux confortables. Les pressions tarifaires sur les prix mondiaux pourraient ralentir la tendance désinflationniste.

Par exemple, si les droits de douane des États-Unis sur les automobiles augmentent leur coût au niveau mondial, les importateurs de véhicules dans la région MENA (tels que la Jordanie, l'Arabie saoudite pour leur marché intérieur, etc.) pourraient voir les prix des automobiles monter en flèche, ce qui aurait un impact sur leur IPC. De même, les effets indirects – les droits de douane peuvent modifier les taux de change (un dollar plus fort lorsque le déficit commercial américain se réduit) – signifient pour des pays tels que l'Égypte ou le Liban une monnaie locale affaiblie et une inflation importée. Plusieurs banques centrales de la région ont peu de marge de manœuvre : elles ont déjà augmenté les taux d'intérêt de façon significative (par exemple, la banque centrale égyptienne a augmenté les taux de 800 points de base après octobre 2023 pour freiner l'inflation). Une hausse de l'inflation mondiale pourrait entraîner de nouvelles mesures de resserrement, au détriment de la croissance.

Dans le CCG, la transmission de l'inflation des États-Unis est un sujet de préoccupation en raison de la parité des monnaies. Si l'inflation des États-Unis reste élevée en raison des droits de douane, la Fed pourrait maintenir les taux « à un niveau plus élevé pendant plus longtemps », et les États du Golfe feraient de même, ce qui freinerait le crédit et l'investissement.

CONCLUSION

La région MENA se trouve à un point tournant délicat, alors que les tensions commerciales mondiales augmentent et que l'avenir des droits de douane des États-Unis reste incertain. Compte tenu de sa forte dépendance à l'égard du commerce du pétrole et des denrées alimentaires, la résilience économique de la région dépendra de sa capacité à diversifier ses partenariats, à renforcer ses réserves budgétaires et de sécurité alimentaire et à s'adapter aux changements des chaînes d'approvisionnement mondiales. Si l'ambiguïté des politiques – comme le gel actuel des droits de douane des États-Unis – crée une marge de manœuvre pour des réajustements, elle exige également une action urgente. Les gouvernements de la région MENA doivent agir rapidement et stratégiquement pour préserver la stabilité, protéger les plus vulnérables et positionner leurs économies dans un monde plus fragmenté mais toujours interconnecté./