



2

Covid-19 et mesures à la frontière

Goulets d'étranglement d'ordre commercial et fermetures de frontières	20
Étude de cas : Goulets d'étranglement à la frontière du Paraguay	21
Difficultés causées par les goulets d'étranglement d'ordre commercial aux frontières	23
Étude de cas : La COVID-19 offre-t-elle une occasion d'exploiter le potentiel des PDSL pour le transit en Asie centrale ?	25
Mesures à la frontière dans les PDSL	27
Mesures à la frontière dans les pays de transit	29
Analyse quantitative des interventions	29
Incidence de la COVID-19 sur le commerce des services des PDSL	35
Réponses internationales et meilleures pratiques	39

Les pays ont mis en place une série de restrictions concernant la circulation des personnes à travers les frontières, notamment à des fins non essentielles, ainsi que des prohibitions à l'exportation de biens essentiels et de produits alimentaires. Les mesures interdisant l'exportation de fournitures médicales essentielles ainsi que de produits alimentaires se sont multipliées, tout comme les mesures visant à faciliter l'importation des mêmes types de produits (c'est-à-dire des exonérations de la taxe sur la valeur ajoutée et des droits d'importation).

Alors que la pandémie de COVID-19 se poursuit, les mesures à la frontière ont été ajustées et renforcées et deviennent de plus en plus complexes. Bien qu'elles visent à protéger la population, elles risquent de causer des goulets d'étranglement d'ordre commercial, entraînant une réduction du commerce et de l'accès aux biens essentiels. Ce risque est particulièrement élevé pour les pays en développement sans littoral (PDSL), étant donné que leurs échanges sont extrêmement vulnérables aux chocs exogènes. Les PDSL dépendent fortement du transport terrestre et sont profondément affectés par les mesures à la frontière appliquées par les pays de transit. Le choc soudain causé par la pandémie a mis en lumière les failles des couloirs de transit et une absence générale de coordination internationale.

Goulets d'étranglement d'ordre commercial et fermetures de frontières

Une mesure importante et populaire a été de fermer les frontières au trafic de passagers. L'Organisation mondiale du tourisme (OMT)



supervise les restrictions en matière de voyages et les mesures de facilitation. Elle a observé qu'en avril 2020, pour la première fois dans l'histoire, toutes les destinations du monde avaient imposé des restrictions en matière de voyages, y compris la fermeture complète des frontières dans de nombreuses destinations (OMT, 2020; CEE-ONU, 2021). Ces restrictions peuvent globalement être classées comme suit :

- fermetures totales ou partielles de frontières;
- suspensions totales ou partielles de vols;
- fermetures de frontières différenciées (par exemple interdire les entrées des personnes en provenance de certains pays);
- mesures moins restrictives (par exemple quarantaine, auto-isolément, restrictions en matière de visas).

Ces fermetures de frontières ont souvent des effets involontaires sur les goulets d'étranglement d'ordre commercial, étant donné que de

↑ **Fermeture temporaire de la frontière entre le Rwanda et la République démocratique du Congo.**

Étude de cas : goulets d'étranglement à la frontière du Paraguay

Au début de l'année 2020, la plupart des gouvernements ont établi des politiques pour lutter contre la propagation de la COVID-19, comme la fermeture des frontières et l'adoption de nouveaux protocoles aux frontières. Au Paraguay, ces mesures ont exacerbé les difficultés existantes concernant le coût du transport et le temps nécessaire aux postes frontière. Les goulets d'étranglement générés ont provoqué des réductions considérables des flux commerciaux.

La pandémie de COVID-19 a mis en exergue l'importance vitale de réduire les coûts de transaction associés aux processus d'exportation, par exemple au travers de la numérisation des certificats d'origine, des licences et d'autres procédures. En ce qui concerne les pays de transit, des améliorations peuvent être apportées au niveau de la facilitation douanière et du transit international.

Malgré la pandémie et les mesures adoptées, les exportations de produits primaires (comme le bœuf et les fèves de soja) vers les pays voisins, principalement le Brésil et le Chili, ont augmenté par rapport à 2019. Néanmoins, les procédures bureaucratiques excessives à la frontière continuent de représenter un goulet d'étranglement d'ordre commercial pour le potentiel et la compétitivité des produits d'exportation.

Un goulet d'étranglement majeur est lié au délai d'approbation des licences d'importation pour le pays de destination. Pour les exportations qui nécessitent une licence pour entrer sur le territoire du pays de destination, les exportateurs doivent envoyer la facture proforma ou la facture commerciale d'exportation au client. Les entreprises peuvent être confrontées à des retards de 5 jours ouvrables pour l'Argentine, 15 jours ouvrables pour l'État plurinational de Bolivie et jusqu'à 45 jours ouvrables pour les exportations de viande vers le Brésil.

Sans autorisation, les marchandises attendent à la frontière, ce qui entraîne des coûts d'entreposage pour les exportateurs au Paraguay. La situation est particulièrement grave pour les produits périssables comme la viande, car les produits peuvent dépasser leur date de péremption pendant qu'ils sont retenus à la frontière en raison des retards et des goulets d'étranglement d'ordre commercial, et la vente (ou même la marchandise) peut être perdue.



↑ Camions garés à la frontière entre l'Argentine et le Paraguay.

nombreuses fermetures s'appliquent aussi aux commerçants et aux travailleurs des transports maritime, routier et ferroviaire. Les restrictions qui affectent directement leur capacité à transporter des marchandises sont particulièrement importantes pour les PDSL, étant donné que leurs exportations de services sont fortement concentrées sur les recettes au titre des voyages (40%) et les services de transport (37%). La faible diversification des services et la dépendance envers le tourisme et le transport internationaux rendent les PDSL extrêmement vulnérables aux mesures mises en place pour lutter contre la pandémie de COVID-19.

Les autres fermetures de frontières et goulets d'étranglement d'ordre commercial affectent plus spécifiquement les marchandises. Les mesures les plus simples et les plus communes sont les restrictions à l'exportation, notamment pour les produits médicaux utilisés pour le traitement et la prévention de la COVID-19. D'autres produits essentiels et produits alimentaires ont aussi fait l'objet de prohibitions à l'exportation en raison des pénuries et des retards d'expédition liés à la COVID-19. Une autre mesure qui affecte les marchandises dans les PDSL et les pays de transit est l'inspection obligatoire.

Les mesures à la frontière dans les PDSL et les pays de transit ont évolué pendant la pandémie. Les fermetures de frontières pour le trafic non essentiel et les prohibitions à l'exportation étaient initialement des réponses communes. Cette situation a commencé à changer, généralement lorsque les pays ont mis en place des programmes de soutien économique intégrés, dont bon nombre incluaient des mesures à la frontière différenciées en réponse à la pandémie, visant à atténuer les goulets d'étranglement d'ordre commercial :

- simplification des procédures de dédouanement des produits essentiels (y compris les produits en transit);

Groupe de réflexion international sur les pays en développement sans littoral

Le Groupe de réflexion international sur les pays en développement sans littoral est un organisme intergouvernemental relativement nouveau qui a été créé pour soutenir les PDSL. Sa création a été proposée par le gouvernement mongolien, avec le soutien des PDSL, afin de développer et renforcer les capacités d'analyse des PDSL. Le Groupe de réflexion a été établi en 2017 à Oulan-Bator (Mongolie). Il est étayé par un accord multilatéral¹ et est ouvert à tous les PDSL.

L'objectif général du Groupe de réflexion est de tirer profit des activités de recherche et de promotion de grande qualité pour renforcer la capacité des PDSL à bénéficier du commerce international, à améliorer le développement humain et à réduire la pauvreté. Le Groupe de réflexion mène des activités qui visent :

- à produire des travaux de recherche sur des sujets liés au commerce, au transport et au transit présentant un intérêt pour les PDSL;
- à promouvoir la coopération entre les PDSL, en mettant l'accent sur le renforcement de la capacité analytique;
- à permettre le partage de renseignements entre les PDSL pour améliorer la compréhension des défis communs;
- à encourager la convergence des vues et des approches des PDSL concernant les questions économiques mondiales;
- à développer les partenariats avec les organisations internationales et les organismes de développement pour sensibiliser et susciter un soutien.

En août 2021², en collaboration avec le Bureau de la Haute Représentante des Nations Unies pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement (UN-OHRLS), le Groupe de réflexion a publié un rapport sur l'incidence de la COVID-19 et les réponses dans les PDSL, qui appelait à ouvrir les réseaux de transport transfrontières des marchandises et des services et qui soulignait que l'établissement de meilleurs systèmes et opérations de transit aux frontières pouvait aider les PDSL à mieux reconstruire et à renforcer les capacités de faire face aux futures pandémies et situations d'urgence.

¹ Voir <http://land-locked.org/wp-content/uploads/2013/09/X-19.pdf>.

² Voir https://www.un.org/ohrls/sites/www.un.org.ohrls/files/impact_of_covid19_and_responses_in_llcds.pdf.

- réduction de la taxe sur la valeur ajoutée et des droits appliqués à un large éventail de marchandises (notamment les produits essentiels);
- procédures accélérées;
- prolongation des horaires de dédouanement;
- augmentation des vérifications pour identifier les produits médicaux contrefaits.

En général, les mesures à la frontière incluent des tests et des mesures sanitaires. Ces mesures prévoient non seulement des prescriptions en matière de tests pour les commerçants et les touristes mais aussi la mise à disposition d'installations ou même d'itinéraires spécifiques pour faire en sorte que les commerçants n'entrent pas en contact avec la population locale. Les mesures sanitaires incluent des dispositions strictes concernant les conditions des équipements et des installations utilisés pour transporter les marchandises, afin de réduire le risque de transmission aux postes frontière.

Il est difficile de saisir l'ampleur des conséquences économiques de la pandémie en raison des retards dans la publication des indicateurs macroéconomiques, de la complexité de distinguer les mécanismes à l'œuvre des données agrégées à grande échelle, et des données limitées disponibles pour les PMA. Néanmoins, Verschuur *et al.* (2021) établissent, par exemple, une relation négative entre le volume du commerce et la fermeture des écoles et du transport public en raison de la COVID-19, les petits États insulaires en développement (PEID) et les pays à faible revenu subissant le plus grand nombre d'effets négatifs.



Difficultés causées par les goulets d'étranglement d'ordre commercial aux frontières

Selon l'Union internationale des transports routiers (IRU), les revenus ont diminué de 40% pendant la période de confinement en 2020 par rapport à 2019. Cette tendance devrait se poursuivre, l'IRU estimant que les pertes mondiales dans le secteur du transport routier des marchandises atteindront 347 milliards de \$EU en 2021 (IRU, 2021) :

- Bien que cela représente environ la moitié des pertes enregistrées dans le secteur en 2020, qui s'élevaient à 679 milliards de \$EU, les pénuries de liquidités restent une grande difficulté pour les transporteurs de marchandises.
- Les services de mobilité ont aussi été durement frappés par la pandémie, notamment les services d'autocars et de tourisme internationaux.

↑ À la frontière avec le Zimbabwe, près de Musina, la température d'un chauffeur de camion est prise avant qu'il entre en Afrique du Sud.

- En 2021, il est prévu que les pertes de revenus dans le secteur du transport des passagers s'élèvent à 543 milliards de \$EU, soit 43 milliards de \$EU de plus qu'en 2020.

Les mesures introduites dans le monde entier pour contenir la transmission de la COVID-19, qui limitent principalement la mobilité des personnes, ont considérablement affecté les services de transport et de logistique à l'échelle mondiale, du transport maritime à la distribution de colis, et ont entraîné des perturbations sur les chaînes d'approvisionnement et une perte de recettes pour les transporteurs et les opérateurs logistiques. Selon le Conseil des chargeurs d'Afrique de l'Est, plus de 75% des sociétés de transport et de logistique de la région ont été sérieusement affectées (ou ont subi des conséquences plus graves encore) par la pandémie de COVID-19. Selon une enquête¹ réalisée auprès de 20 sociétés de transport et de logistique :

- 90% d'entre elles ont subi des retards qui ont rallongé les délais de traitement;
- 70% ont fait l'objet de procédures de dédouanement nouvelles ou plus nombreuses;
- 60% ont été confrontées à des failles du système;
- 60% se sont heurtées à des difficultés liées aux tests de dépistage de la COVID-19.

La Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP, 2020a) a souligné que dans la région Asie-Pacifique, les services de transport « ont enregistré des baisses des exportations et des importations de 9,6% et 8%, respectivement, pendant le premier

trimestre de 2020, et de 25% et 30,6%, respectivement, pendant le deuxième trimestre. Le recul du commerce de services de transport enregistré au premier semestre de 2020 représente une baisse de 25,6 milliards de \$EU en recettes d'exportation pour les économies régionales, par rapport au premier semestre de 2019 ».

En raison des goulets d'étranglement d'ordre commercial préexistants et de la dépendance envers les pays de transit, les PDSL ont été frappés plus durement que les pays ayant un accès à la mer. Les délais de livraison des camions entre les ports et les PSDL ont globalement augmenté. Si l'on y ajoute la pénurie de chauffeurs, cela a provoqué une augmentation des tarifs de transport et des coûts (par exemple les retards lors du retour de conteneurs vides entraînent des frais supplémentaires).

Depuis le début de la pandémie de COVID-19, les PDSL ont répondu de la même manière que les autres

pays, en établissant des états d'urgence, des couvre-feu et des confinements dans les grandes villes ou même au niveau national. La plupart des PDSL ont gardé leurs frontières ouvertes pour le transport des marchandises, afin d'assurer l'approvisionnement en combustibles, en produits alimentaires et en fournitures médicales, mais des goulets d'étranglement d'ordre commercial sont apparus pour les raisons suivantes :

- réduction des horaires de travail aux points de passage des frontières et dans les administrations douanières;
- pénurie de main-d'œuvre en raison des mesures sanitaires et de distanciation sociale;
- retards considérables au passage des frontières.

Le renforcement des tests et des vérifications aux frontières a eu

↓ **Construction du chemin de fer entre Poyle et Salakhle en Azerbaïdjan.**



Étude de cas : la COVID-19 offre-t-elle une occasion d'exploiter le potentiel des PDSL pour le transit en Asie centrale?

Les PDSL d'Asie centrale (Kazakhstan, Ouzbékistan, République kirghize, Tadjikistan et Turkménistan) sont stratégiquement situés entre les deux principaux marchés de l'Europe et de l'Asie de l'Est, qui comprennent quatre des cinq principaux commerçants mondiaux (Chine, Union européenne, Japon et République de Corée). Néanmoins, les PDSL d'Asie centrale ne sont pas parvenus à exploiter leur immense potentiel de pôles de transit et obtiennent tous des résultats médiocres en matière de connectivité des transports et de logistique. Malgré les progrès récemment accomplis, ils continuent de présenter une infrastructure des transports inadaptée, des coûts de transport élevés et des services logistiques inefficaces.

La pandémie de COVID-19 a mis en lumière les difficultés que ces pays rencontrent en matière de connectivité, car les fermetures de frontières et les contrôles additionnels aux frontières introduits pour lutter contre la COVID-19 ont fait augmenter les coûts et ont exacerbé l'inefficacité des opérations de transport.

Cependant, la pandémie a offert de nouvelles possibilités aux transporteurs ferroviaires. Les vérifications strictes, les mesures de quarantaine et la pénurie de chauffeurs ont ralenti les livraisons par voie routière et ont ouvert de nouvelles perspectives pour le secteur ferroviaire. L'annulation des trains de passagers a libéré de la capacité pour les trains de marchandises. En raison de la forte volatilité des tarifs du transport aérien et maritime, les volumes ont été redistribués vers le transport terrestre, notamment sur les axes entre l'Asie et l'Europe. Les données les plus récentes montrent que les chemins de fer sont devenus un canal logistique important pour assurer des échanges ininterrompus entre la Chine et l'Europe, en particulier la livraison de médicaments contre l'épidémie et d'autres fournitures médicales.

Selon le Ministère du commerce de la Chine, le nombre de trains de marchandises circulant entre la Chine et l'Europe a considérablement augmenté en 2020: sur la ligne de la China Railway Express vers l'Europe, 10 108 voyages ont été réalisés au total, transportant 927 000 EVP (équivalents 20 pieds) de conteneurs, soit une augmentation de 54% en glissement annuel au 5 novembre 2020.

United Transport and Logistics Company-Eurasian Rail Alliance (UTLC-ERA), une société par actions de chemins de fer du Bélarus, du Kazakhstan et de la Fédération de Russie, fournit des services de transit de conteneurs dans le cadre du transport ferroviaire régulier de conteneurs entre la Chine et l'Europe via ces trois pays. Cette société est responsable de 90% de l'ensemble du fret en transit eurasiatique, et son volume est passé de 333 000 EVP en 2019 à 546 900 EVP en 2020. En 2021, la croissance devrait être encore plus forte (les volumes ont atteint 427 000 EVP pendant les huit premiers mois de 2021).

Les pays d'Asie centrale, en collaboration avec les pays de transit (par exemple la Chine et la Fédération de Russie), se sont activement efforcés de faciliter le transit ferroviaire et de renforcer leur position de pont terrestre eurasiatique. Le renforcement des capacités leur permet de saisir l'occasion qui se présente dans le contexte de la pandémie de COVID-19.

Un exemple est le port sec de Khorgos, près de la frontière avec la Chine, qui a été créé en 2015. Avec près de 130 hectares, il s'agit du plus grand port sec d'Asie centrale et du plus important centre de transport et de logistique du Kazakhstan. Il relie les marchés de la Chine et de l'Europe, avec des routes qui continuent à travers l'Asie centrale jusqu'en Turquie à l'ouest et jusqu'au golfe Persique au sud. Malgré la pandémie, les flux de marchandises ont augmenté: en fonctionnant de manière ininterrompue, le port sec a traité 200 000 EVP de marchandises en 2020 et 102 000 EVP pendant les 6 derniers mois de 2021. Le port est doté d'équipements de transbordement modernes, du dernier système de comptage automatisé des wagons et des conteneurs, et fournit une gamme complète de services de traitement, d'entreposage et de transbordement des marchandises qui traversent la frontière entre le Kazakhstan et la Chine, y compris les suivants:

- réception et envoi de trains;
- rechargement des marchandises entre les wagons de différents écartements;
- rechargement des camions; réalisation d'opérations dans les entrepôts et les terminaux à conteneurs (par exemple chargement, tri, entreposage, expédition des marchandises, entreposage de marchandises dangereuses et de marchandises spéciales présentant des exigences relatives à la température).

comme conséquence immédiate de réduire le trafic, ce qui a entraîné des coûts additionnels, des failles au niveau du service client dues, par exemple, au non-respect des dates de collecte ou de livraison, et une augmentation des coûts de transport.²

Dans un rapport sur l'État plurinational de Bolivie et le Paraguay, Rivera (2020) souligne ce qui suit: « La connectivité internationale à l'intérieur des deux pays a été entravée en raison des coûts et des délais additionnels aux points de passage des frontières, des retards au niveau des dédouanements et des contrôles phytosanitaires, et des limitations concernant l'interopérabilité avec les réseaux routiers et ferroviaires des pays voisins, notamment l'Argentine et l'Uruguay. »

La CESAP rend compte de la situation concernant le transport des marchandises dans la Communauté d'États indépendants (CEI) et signale que l'Azerbaïdjan, le

Kazakhstan et la République kirghize ont enregistré une baisse du transport des marchandises entre janvier et avril 2020 (CESAP, 2020b). En 2020, en Azerbaïdjan, le volume du fret a diminué de près de 20% par rapport à 2019 (voir aussi Musengele et Kibiru, 2020).

Malgré leur caractère temporaire, les mesures restrictives à la frontière prises pour lutter contre la COVID-19 ont majoritairement été introduites par les gouvernements sans consulter les pays voisins, du moins au début de la pandémie. Ces mesures étaient souvent peu claires et changeaient rapidement. La Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU, 2021) indique que « l'imposition de différentes mesures, restrictions et politiques par les gouvernements à différents moments a mis en lumière l'absence de coordination internationale dans le secteur du transport à l'intérieur des terres concernant un protocole approuvé à mettre en œuvre en cas de pandémie. »

Heureusement, la pandémie n'a pas uniquement eu des effets négatifs. De nombreux PDSL ont saisi l'occasion pour adopter des mesures de facilitation des échanges et du transport, afin de simplifier le transport de marchandises bilatéral et en transit au-delà des frontières (voir le tableau 3). Il convient de souligner l'augmentation de l'utilisation des TIC et l'accélération de la numérisation dans les transports et la logistique, qui amélioreront la connectivité dans les PDSL à long terme et réduiront les goulets d'étranglement d'ordre commercial. Par exemple, plusieurs pays d'Asie centrale ont expérimenté de nouvelles solutions numériques pour soutenir les opérations de fret transfrontières et ont fait des efforts pour élever le niveau de coordination pendant la pandémie de COVID-19 (voir CESAP, 2020b).

La pandémie a mis en exergue le rôle de la réglementation dans l'amélioration de l'efficacité des services de transport et de logistique, dans les PDSL comme



←
Traitement d'une cargaison au port sec de Kality, à Addis-Abeba (Éthiopie).

dans les pays de transit. En 2020, la Banque africaine de développement (BAfD) a lancé l'outil de diligence raisonnable pour la facilitation des échanges et du transport, afin de mettre l'accent sur les aspects immatériels de l'infrastructure du transport, comme l'harmonisation des réglementations et des

politiques relatives au transport et les postes frontière à guichet unique.³ La pandémie a aussi mis à l'épreuve les couloirs de transport conçus pour augmenter la connectivité des PDSL et promouvoir leur développement commercial et économique.

Mesures à la frontière dans les PDSL

Au total, 94 mesures à la frontière dans 32 PDSL ont été répertoriées par l'Observatoire sur la situation des passages frontaliers en temps de COVID-19 de la CEE-ONU. Bon nombre de ces mesures sont vastes et comprennent à la fois des

Tableau 3 : Exemples de mesures visant à faciliter le transport à l'intérieur des terres et la logistique adoptées par les PDSL pour réduire les goulets d'étranglement d'ordre commercial

Mesures de facilitation du transport et de la logistique	
Arménie	Couloir vert pour les marchandises des membres de l'Union économique eurasiatique Zone de cargaison séparée attribuée de l'autre côté de la frontière avec la Géorgie et au poste frontière de Verkhniy Lar
Azerbaïdjan	Couloir de transit pour les véhicules de transport des marchandises Priorité spéciale pour la circulation des marchandises nécessaires pour le traitement de la COVID-19
Bhoutan	Procédure de dédouanement sans contact Dédouanement rapide de toutes les marchandises essentielles liées à la COVID-19
Botswana	Traitement en ligne des déclarations et paiement électronique pour la circulation transfrontières des marchandises essentielles
Kazakhstan	Couloirs verts pour le transport routier de marchandises ayant une importance médicale et sociale
Ouzbékistan	Établissement d'un siège opérationnel pour assurer le passage rapide des marchandises Dédouanement ininterrompu Dédouanement rapide des produits alimentaires importés grâce à la délivrance de permis avant l'arrivée Développement d'un logiciel permettant de traiter et de fournir des renseignements électroniques préliminaires aux autorités douanières sur les marchandises transportées par chemin de fer
République kirghize	Annulation des permis spéciaux pour les camions Couloir vert pour tous les véhicules de fret qui transportent des médicaments et des marchandises essentielles Pas de frais ou de pénalités liés à l'entreposage de cargaisons au terminal à conteneurs et dans les wagons situés dans les gares ferroviaires de Kyrgyz Temir Zholy
Rwanda	Ouverture d'un port sec fonctionnant 24 heures sur 24 près de la frontière pour accélérer le dédouanement des marchandises essentielles et de secours Mise en circulation prioritaire et immédiate des marchandises de secours grâce à des mécanismes de prédédouanement des marchandises essentielles, à l'aide des outils et instruments de l'OMD Fourniture de services en ligne par le biais du guichet unique électronique du Rwanda, y compris le paiement en ligne Dialogue avec les parties prenantes privées (par exemple les agences de dédouanement, les importateurs, les exportateurs, les exploitants d'entrepôts) pour faciliter le dédouanement des marchandises essentielles
Zambie	Établissement de postes frontière à guichet unique pour garantir la fluidité du transport et désengorger les frontières Enregistrement des cargaisons auprès de l'Administration fiscale zambienne avant l'arrivée

Source : CEE-ONU et CESAP.

éléments qui facilitent les échanges et des éléments qui les restreignent. Par exemple, certaines mesures restreignent l'exportation de produits alimentaires et de médicaments essentiels, tout en prolongeant les heures d'ouverture des douanes pour réduire les goulets d'étranglement d'ordre commercial en accélérant le traitement des marchandises aux frontières.

Les mesures incluent des exigences de tests de détection de maladies et des procédures sanitaires détaillées. Il s'agit des prescriptions les plus communes concernant l'entrée par des frontières qui ne sont pas complètement fermées au trafic de passagers. Ces mesures incluent aussi des procédures sanitaires

détaillées pour les installations et les équipements douaniers utilisés dans le cadre du transbordement. En Azerbaïdjan, par exemple, le gouvernement a prévu une zone où tous les chauffeurs doivent faire un test avant de poursuivre leur route dans le pays.

Les mesures incluent aussi des procédures d'échange des chauffeurs aux points frontières et des prescriptions selon lesquelles seuls les chauffeurs nationaux sont autorisés à transporter des marchandises. Les mesures relatives au commerce des marchandises sont très variées et incluent des dispositions concernant l'accélération de la mainlevée des fournitures médicales essentielles et des

produits alimentaires ou la facilitation de l'expédition et du dédouanement des biens humanitaires et donnés. Néanmoins, les mesures restrictives comme les prohibitions à l'exportation de produits médicaux et alimentaires sont aussi habituelles. Parmi les mesures qui affectent le commerce des services, la grande majorité sont des restrictions du trafic de passagers et des mesures de distanciation sociale qui, dans de nombreux cas, entravent fortement le commerce des services à l'intérieur des frontières. Pour les passagers internationaux, on peut mentionner les prescriptions en matière de tests et les procédures concernant la quarantaine, ainsi que la suspension des régimes de visas touristiques.

Observatoire sur la situation des passages frontaliers en temps de Covid-19

Créée en mars 2020 par la CEE-ONU, les Commissions régionales des Nations Unies et des organisations partenaires¹, cette plate-forme en ligne compile et fournit des renseignements sur la situation des passages frontaliers pour les marchandises, y compris les politiques et les prescriptions réglementaires en place. Bien que son utilisation ait diminué au cours des derniers mois, l'Observatoire reste un répertoire utile des mesures prises dans le cadre de la pandémie.

Il existe un riche tissu de mesures à la frontière et de programmes de soutien économique plus larges. De nombreux gouvernements ont fermé leurs frontières aux non-citoyens et aux non-résidents en adoptant des mesures comme les suspensions de visas. L'obtention de certificats sanitaires et le respect des nombreuses prescriptions en matière d'auto-isolement ont aussi présenté des difficultés.

Des dizaines de milliers de camions et de navires étant bloqués aux frontières dans le monde entier, la livraison des marchandises essentielles comme le combustible, les produits alimentaires et les fournitures médicales connaît des retards.

Les politiques en matière de distanciation sociale et de télétravail ont massivement favorisé le commerce électronique et la consommation à distance. Le caractère hétérogène et l'évolution constante des mesures, combinées au manque de coordination internationale, ont provoqué des perturbations presque insurmontables des chaînes d'approvisionnement internationales.

¹ Commission économique pour l'Afrique; Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique; Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes; Commission économique et sociale pour l'Asie occidentale; Organisation de l'aviation civile internationale; Organisation mondiale des douanes; Forum international des transports; Union internationale des transports routiers; Fédération Internationale de l'Automobile; Organisation de coopération économique; Union internationale des chemins de fer. Disponible à l'adresse suivante : <https://wiki.unece.org/display/CTRBSBC/Observatory+on+Border+Crossings+Status+due+to+COVID-19+Home>.

Bien qu'il n'ait été fait état d'aucune mesure à la frontière dans plusieurs PDSL (Burundi, Soudan du Sud, Tchad), cela signifie que ces pays n'ont pas informé l'Observatoire de la CEE-ONU et non pas qu'ils n'ont mis en œuvre aucune mesure à la frontière.

Mesures à la frontière dans les pays de transit

Au total, 103 mesures à la frontière ont été répertoriées par l'Observatoire de la CEE-ONU dans 34 pays de transit, à l'exception de l'Érythrée et de la Somalie. (Comme indiqué plus haut, cela signifie seulement qu'aucune mesure à la frontière n'a été répertoriée par l'Observatoire de la CEE ONU.) Un total de 22 mesures décrivent explicitement des procédures concernant les tests et l'hygiène. D'autres incluent une interdiction totale de congés à terre pour les équipages maritimes et des procédures détaillées concernant les échanges de marchandises et les formalités douanières sans contact. Vingt-cinq mesures affectent directement les commerçants. Dans le cas des équipages maritimes, il peut s'agir de restrictions concernant les congés à terre. Au Pakistan, les cargos sont soumis à des inspections obligatoires, et les rotations des équipages et les congés à terre ne sont pas autorisés.

Les mesures qui affectent explicitement les marchandises sont au nombre de 42. En Inde, par exemple, les grands ports ne peuvent percevoir des pénalités, des surestaries, des impositions, des redevances ou des loyers sur aucun utilisateur du port en cas de retard quelconque dans l'accostage, les opérations de chargement/déchargement ou l'évacuation/l'arrivée des cargos

pour des raisons imputables aux mesures de confinement. Soixante-deux mesures affectent le commerce des services, principalement en raison de la fermeture des frontières aux voyages non essentiels et au tourisme, ainsi que des mesures de distanciation sociale plus généralisées.

Des faits nouveaux positifs sont également intervenus dans plusieurs pays qui ont fait des efforts spéciaux pour tenir compte de leur rôle de pays de transit pour les PDSL, en adoptant des procédures de facilitation spécifiques en faveur des PDSL :

- Cameroun : le commerce extérieur se poursuit, en particulier pour les pays sans littoral, pour lesquels il sert de pays de transit.
- Côte d'Ivoire : le dédouanement des marchandises en transit a été simplifié, passant de sept à cinq étapes.
- Namibie : une série de lignes directrices facilitent la libre circulation des produits essentiels et en transit par des itinéraires désignés.
- Sénégal et Viet Nam: exemptions générales pour les marchandises en transit.
- Turquie: systèmes de suivi GPS pour garantir que les véhicules en transit suivent les axes isolés désignés et respectent des délais stricts, et que les chauffeurs de camions n'entrent pas en contact avec la population locale.

Analyse quantitative des interventions

La pandémie de COVID-19 a affecté le commerce international et le développement économique mondial à un rythme sans précédent.

“

L'augmentation de l'utilisation des TIC et l'accélération de la numérisation dans les transports et la logistique amélioreront la connectivité dans les PDSL à long terme et réduiront les goulets d'étranglement d'ordre commercial.

Mesures adoptées par les PDSL et les pays de transit

PDSL : Mesures à la frontière en Azerbaïdjan

Les chauffeurs étrangers de véhicules de transport de marchandises peuvent entrer sur le territoire de l'Azerbaïdjan ou transiter par ce pays sans obstacles.

Le transport maritime (y compris les camions et le transbordement de conteneurs) est ouvert et opérationnel, avec certaines restrictions avec les pays voisins (Kazakhstan, Turkménistan).

Tous les chauffeurs doivent faire un test au port de Baku (mer Caspienne) avant le chargement. Seuls les chauffeurs ayant un certificat de test négatif peuvent partir pour le Kazakhstan et le Turkménistan. Les résultats des tests sont disponibles dans un délai de six à huit heures. Les chauffeurs de camions attendent le navire dans des zones désinfectées et sont nourris.

Tous les points de passage des frontières (Géorgie, Fédération de Russie, Iran, Turquie) sont ouverts au transport routier (marchandises uniquement). Les véhicules de transport accompagnés (par une escorte policière) en provenance de l'Iran et du port de Baku qui se dirigent vers la Géorgie sont autorisés à traverser les frontières de l'Azerbaïdjan.

De la nourriture et des lieux de repos gratuits sont mis à disposition des chauffeurs de camions internationaux.

Source : Union internationale des transports routiers; Ministère des transports, des communications et des hautes technologies de l'Azerbaïdjan.

Pays de transit : Mesures adoptées par le Sénégal pour protéger le public

Suspension temporaire des réexportations de produits alimentaires (riz, huile, produits laitiers, pâtes) et de produits stratégiques (savon, désinfectant pour les mains); ne s'applique pas aux opérations d'admission temporaire à titre exceptionnel découlant d'une ordonnance contraignante d'un pays étranger ou d'un accord de transit international.

Publication de renseignements sur la COVID-19 sur le site Web officiel de l'administration douanière (<https://www.douanes.sn>).

Renforcement de la surveillance sur l'ensemble du territoire du Sénégal pour lutter contre tous les types de fraude.

Source : OMD.

Pays de transit : Mesures à la frontière en Turquie

Les chauffeurs étrangers présentant des symptômes de COVID-19 ne peuvent pas entrer et les chauffeurs turcs sont mis en quarantaine.

Transit par la Turquie :

- les véhicules doivent être équipés d'un GPS;
- ils sont autorisés à entrer et sortir dans un délai de 24/36 heures, selon la distance avec le point frontière;
- des prolongations allant jusqu'à 48 heures peuvent être accordées en fonction des conditions météorologiques et du trafic;
- les véhicules doivent utiliser les routes et les stations désignées..

Opérations de transport depuis et vers la Turquie :

- les chauffeurs étrangers peuvent entrer sans respecter la quarantaine de 14 jours s'ils quittent la Turquie dans un délai de 72 heures;
- des prolongations allant jusqu'à 24 heures peuvent être accordées en fonction des conditions météorologiques, du trafic et des conditions aux frontières.

Les chauffeurs turcs peuvent quitter la Turquie sans attendre 14 jours.

La priorité sera accordée aux fournitures médicales et aux produits alimentaires destinés à la Turquie.

Les opérations de chargement-déchargement par roulage sont effectuées sans chauffeur (seules les semi-remorques/remorques sont acceptées).

Source : Ministère de l'intérieur.

Bien que l'arrivée des vaccins contre la COVID-19 et les innombrables mesures de soutien prises par les gouvernements aient été utiles pour réaffirmer la stabilité sociale et économique, une disparité croissante subsiste au niveau du taux de reprise des pays du Nord et des pays du Sud. La reprise prévue sera orientée par les conditions propres à chaque pays et les spécificités des diverses réponses politiques.

Les goulets d'étranglement d'ordre commercial désavantagent clairement les PDSL, étant donné que certains d'entre eux fonctionnaient déjà avec une marge de manœuvre budgétaire limitée, entre autres difficultés, avant même que commence la pandémie de COVID-19. La charge ajoutée des plans de relance socioéconomique et le renforcement des capacités sanitaires et médicales signifient que ces pays ont désormais une

dette publique croissante, dans un contexte d'incertitude persistante concernant l'évolution de la pandémie. Les PDSL ont enregistré des taux de reprise moins élevés que les autres Membres de l'OMC. Bien que d'importants progrès aient été accomplis concernant la réduction de ces obstacles, la pandémie en cours a exacerbé des problèmes préexistants et a défavorisé davantage encore les PDSL.

Depuis le début de la pandémie, les Membres de l'OMC font face à une augmentation des coûts du commerce, des retards et des obstacles au commerce sur deux fronts :

- mesures au sein de leurs propres frontières, comme les ajustements logistiques auto-imposés, les prohibitions et restrictions à l'exportation et d'autres obstacles techniques au commerce (OTC);

“ Dans la période qui suivra la pandémie, le succès sera déterminé par une constellation de politiques et de capacités propres à chaque pays, y compris les taux de vaccination nationaux, l'intégration dans les principaux blocs économiques, la capacité à appliquer des mesures de relance budgétaires et monétaires et le rétablissement de la solvabilité du secteur privé.⁴



Des officiers de police portant des vêtements de protection contrôlent les chauffeurs au port d'Erenhot, à la frontière entre la Chine et la Mongolie.

- nouvelles mesures de protection imposées par les partenaires commerciaux directs, comme le renforcement des contrôles sanitaires et phytosanitaires (SPS), les restrictions quantitatives et d'autres OTC connexes.

Cependant, les PDSL sont confrontés à un troisième niveau de complexité lié aux mesures de protection contre la COVID-19 et aux restrictions mises en œuvre par les pays de transit dont ils dépendent. Le Secrétariat de l'OMC a effectué une analyse quantitative des mesures et des interventions liées aux PDSL et aux pays de transit dans cinq régions (voir le tableau 4).

L'analyse des interventions sur ces trois niveaux ne montre aucune tendance ou évolution nette. Les mesures prises à chaque niveau sont largement fondées sur les préoccupations spécifiques du PDSL ou du pays de transit. Les motivations ne sont pas des stratégies commerciales spécifiques mais plutôt une réponse nationale aux préoccupations liées à la COVID-19. Le tableau 5 présente les interventions des PDSL et de leurs pays de transit respectifs par rapport à l'ensemble des notifications des Membres de l'OMC et a été mis à jour en août 2021.

Une analyse régionale de ces interventions suggère que les notifications et les autres mesures adoptées dépendent davantage des taux d'infection et d'autres préoccupations sanitaires propres à la région ou au pays que du commerce ou d'une stratégie commerciale uniquement. Les figures 3 et 4 présentent une analyse des interventions notifiées par les PDSL et leurs pays de transit partenaires, respectivement, en fonction de leur région.

Tableau 4 : Pays de transit

Principaux pays de transit	
Afrique	
Botswana, Eswatini, Lesotho, Zambie, Zimbabwe	Afrique du Sud, Angola, Mozambique, Namibie
Burkina Faso, Mali, Niger	Bénin, Côte d'Ivoire, Ghana, Guinée, Nigéria, Sénégal, Togo
Burundi, Éthiopie, Malawi, Ouganda, Rwanda, Soudan du Sud	Djibouti, Érythrée, Kenya, Somalie, Tanzanie
République centrafricaine, Tchad	Cameroun, République démocratique du Congo
Amérique du Sud	
État plurinational de Bolivie, Paraguay	Argentine, Brésil, Chili, Pérou, Uruguay
Asie	
Afghanistan, Bhoutan, Népal	Bangladesh, Inde, Iran, Pakistan
Mongolie	Chine
République démocratique populaire lao	Cambodge, Myanmar, Thaïlande, Viet Nam
Communauté d'États indépendants	
Arménie, Azerbaïdjan, Kazakhstan, Ouzbékistan, République kirghize, République de Moldova, Tadjikistan, Turkménistan	Bélarus, Fédération de Russie, Ukraine
Europe	
Macédoine du Nord	Albanie, Bulgarie, Grèce, Roumanie

Source : CEE-ONU et CESAP.

Tableau 5 : Interventions en lien avec la COVID-19 notifiées

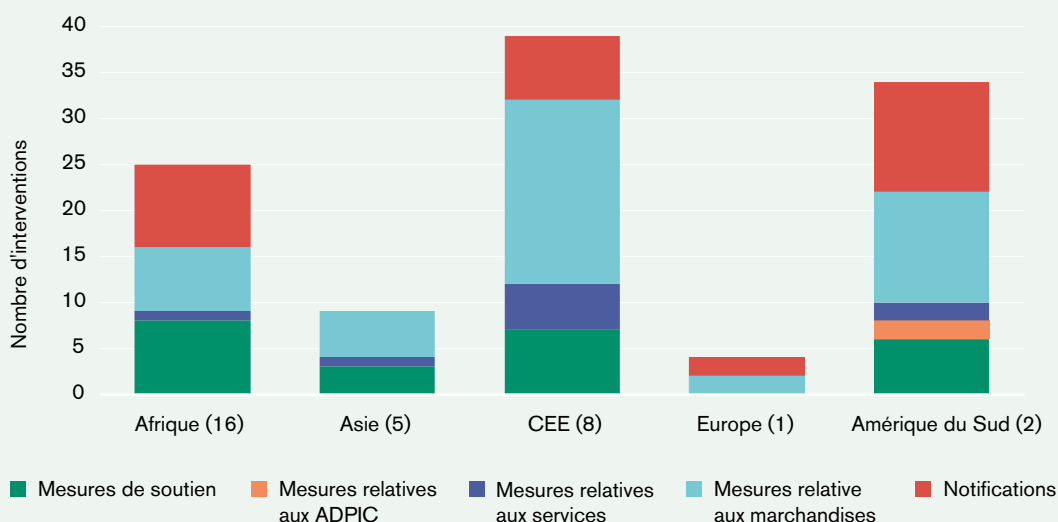
Interventions	Nombre total d'interventions notifiées	Notifications des PDSL		Notifications des pays de transit	
		Nombre	Part du total (%)	Nombre	Part du total (%)
Notifications*	409	30	10	195	50
Mesures relatives aux marchandises	352	46	13	131	37
Mesures dans le domaine de l'agriculture (sous-ensemble du commerce des marchandises)	101	22	22	27	27
Mesures relatives aux services	147	9	6	30	20
Mesures relatives aux ADPIC	74	2	3	20	27
Mesures de soutien	962	24	2	254	26

* Les notifications présentées conjointement par plusieurs Membres sont comptées comme une seule notification.

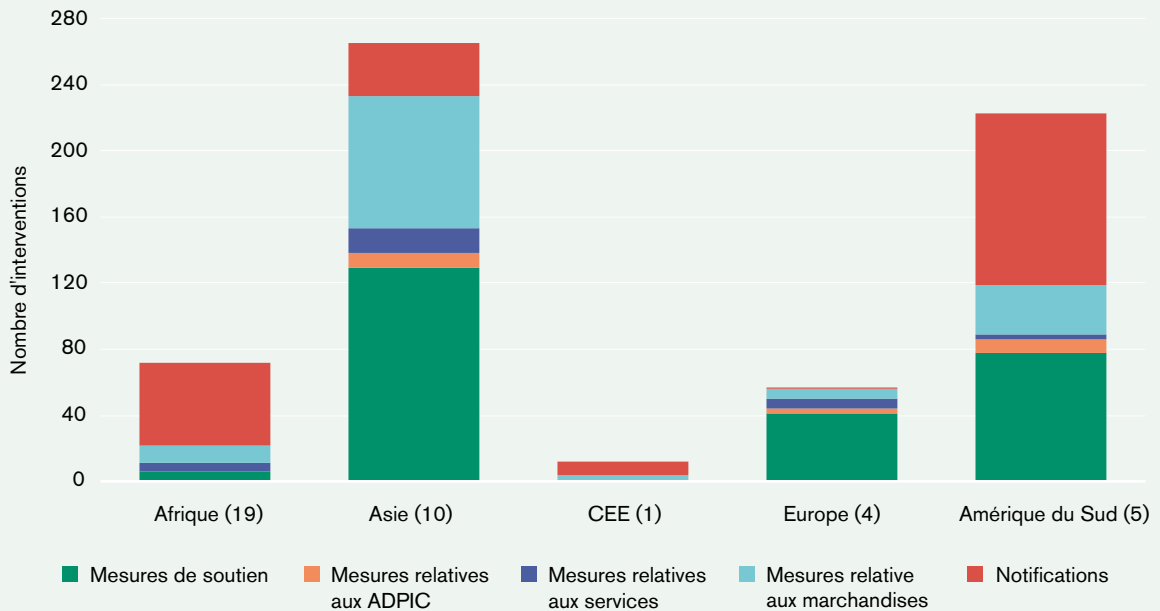
Selon la figure 3, les PDSL d'Amérique du Sud (État plurinational de Bolivie, Paraguay) ont présenté plus d'interventions dans la plupart des catégories que les PDSL d'Afrique (qui comprennent 16 Membres de

l'OMC). Cela peut être lié aux taux d'infection à la COVID-19 plus élevés et à d'autres conséquences économiques associées à l'Amérique du Sud en comparaison avec l'Afrique. Les PDSL de la CEI ont notifié un plus grand nombre de

mesures relatives aux marchandises aux premiers stades de la pandémie, dont la plupart visaient à assurer l'approvisionnement en fournitures médicales pertinentes et à préserver la sécurité alimentaire.

Figure 3 : Interventions des PDSL en lien avec la COVID, par région


Source : Secrétariat de l'OMC.

Figure 4 : Interventions des pays de transit en lien avec la COVID, par région

Source : Secretaria de la OMC.

Concernant les pays de transit, on observe une tendance semblable dans la figure 4, l'Amérique du Sud présentant un nombre d'interventions plus élevé que l'Afrique. En ce qui concerne l'Asie, le plus grand nombre d'interventions ont été notifiées par les pays de transit: l'Inde avec 43 mesures relatives aux marchandises; et la Chine avec 55 mesures de soutien (réparties entre différentes régions commerciales). Étant donné que seuls quatre pays de transit européens ont été inclus dans l'étude, les interventions enregistrées ne représentent qu'une faible part du nombre total d'interventions en Europe.

Malgré les analyses quantitatives susmentionnées, des travaux de recherche plus approfondis seraient nécessaires pour saisir toutes les répercussions qualitatives de chaque mesure sur le territoire du Membre la mettant en œuvre, de ses partenaires commerciaux et de transit directs et des tierces parties partenaires tout au long des chaînes de valeur internationales. S'il se peut qu'une région donnée doive s'adapter à un plus grand nombre d'interventions liées à la COVID-19, d'autres régions peuvent être davantage affectées par une seule mesure ou un faible nombre de mesures. Cela peut avoir différentes causes, y compris les conditions économiques,

**Les PDSL ont perdu
15,7 milliards de \$EU
en recettes d'exportation
en 2020**

**Les importations
des PDSL ont
diminué de 24%**

**passant de 68,3
milliards de \$EU
en 2019**

**à 52,0 milliards de \$EU
en 2020**

entre autres, dans les régions et les pays respectifs, la catégorie des marchandises commercialisées et des facteurs liés aux consommateurs et aux segments de marché visés.

Incidence de la COVID-19 sur le commerce des services des PDSL

La figure 5 montre que l'année dernière, les exportations de services commerciaux des PDSL ont diminué de 36%, s'élevant à 27,7 milliards de \$EU après avoir atteint un niveau record de 43,4 milliards de \$EU en 2019. Cela représente une baisse bien plus marquée que dans le reste du monde (-20%).

Le commerce des services est dominé par quelques PDSL. Le Kazakhstan, l'Éthiopie, l'Azerbaïdjan,

le Turkménistan et l'Ouzbékistan sont les principaux exportateurs et importateurs de services. En 2020, ils ont représenté 75,5% des exportations de services commerciaux et 70,4% des importations.

Les exportations de services des PDSL sont très concentrées. Avant la pandémie, le secteur des voyages représentait près de 40% des exportations de services. Les services de transport représentaient également une part importante (37%). Les autres services commerciaux ne représentaient que 20%, soit moins de la moitié de ce qu'ils représentaient dans le reste du monde (56%). Le manque de diversification des services et la dépendance envers le tourisme et le transport

La part des importations mondiales de services des PDSL est passée

de 1,17% en 2019

à

1,13% en 2020

Solde commercial des PDSL

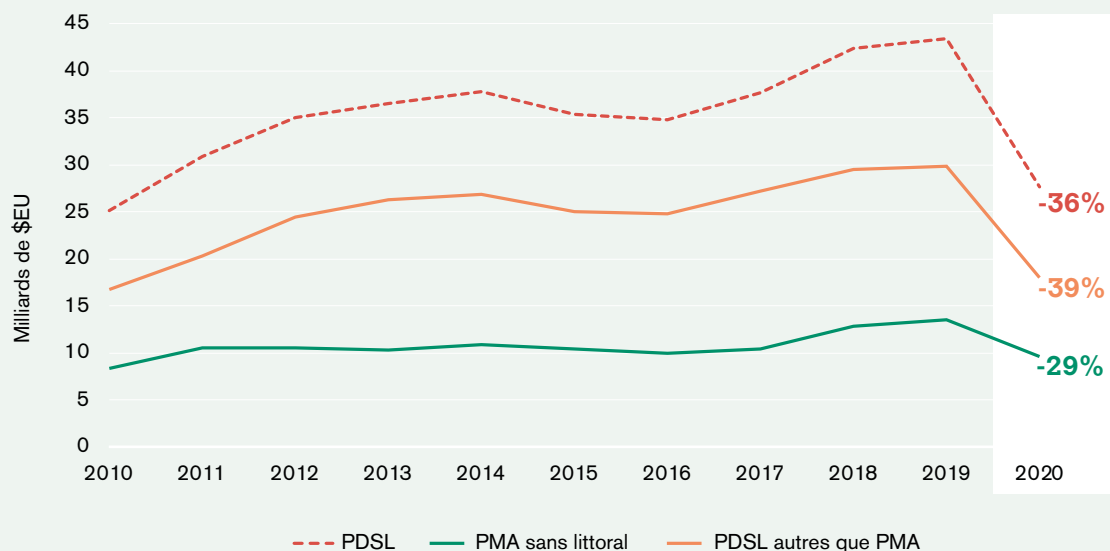
importateurs de services nets en 2020

=

-24,3 milliards de \$EU

Figure 5 : Exportations de services commerciaux, 2010-2020

(en milliards de \$EU)



Source : Estimations OMC-CNUCED.

internationaux comme principaux secteurs d'exportation rendent les PDSL extrêmement vulnérables à cette crise sanitaire mondiale. La pandémie de COVID-19 et les restrictions associées à la mobilité transfrontières ont entraîné une baisse de 66% des exportations de services relatifs aux voyages des PDSL et une baisse de 19% des exportations de services de transport en 2020, qui sont revenues aux niveaux de 2015-2016 (voir la figure 6).

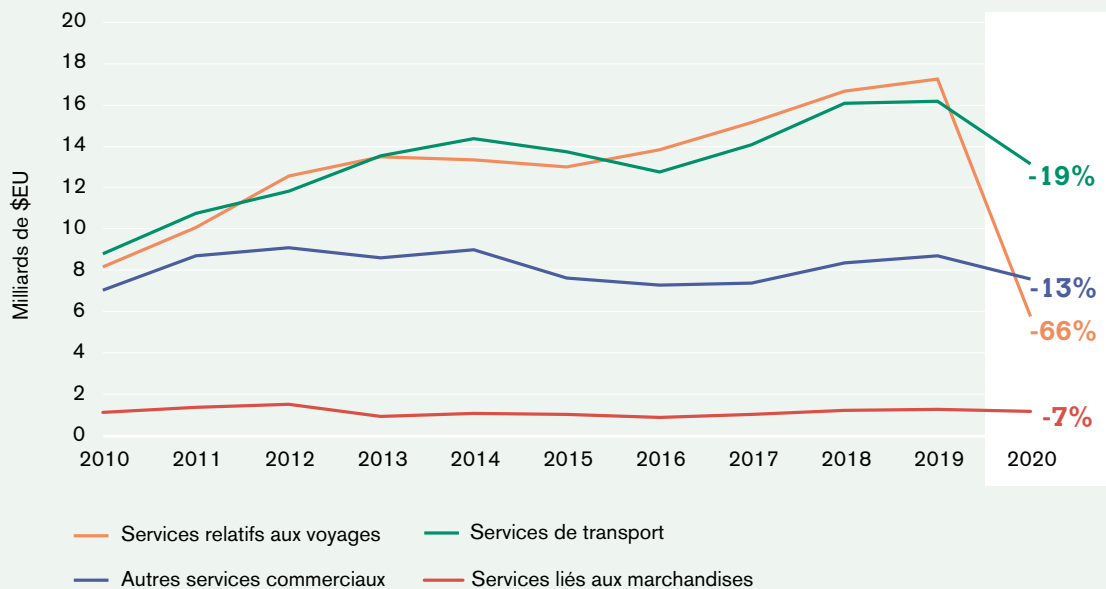
Les PDSL ont été plus durement touchés que les autres économies dans la plupart des sous-secteurs des autres services commerciaux, où les exportations ont diminué de 13%. Les exportations de services personnels, culturels et

récréatifs ont enregistré la plus forte baisse (voir la figure 7). De la même manière, le secteur de la construction a été profondément affecté par les restrictions liées à la COVID-19: les PDSL ont enregistré une baisse de 30% contre 17% au niveau mondial. Les PDSL ont aussi pris du retard en ce qui concerne les services techniques, liés au commerce et autres services fournis aux entreprises, ainsi que les services financiers. Sur une note plus positive, le basculement vers le télétravail et la numérisation opérée pendant la pandémie a favorisé les exportations de services informatiques. Les services informatiques des PDSL ont progressé de 10% en 2020, plus rapidement que dans le reste du monde.

La figure 8 montre les conséquences importantes mais différentes que la pandémie de COVID-19 a eues sur les différents PDSL. Parmi les PMA sans littoral, la République démocratique populaire lao a enregistré un recul de 71% du fait de la chute de 85% de ses exportations intrarégionales de services relatifs aux voyages (Ministère de l'information, de la culture et du tourisme, 2020). Les contractions de 50% et de 45% enregistrées en Ouganda et en Zambie, respectivement, reflètent aussi l'absence de touristes internationaux, notamment européens. En revanche, les exportations de services commerciaux de l'Afghanistan ont augmenté de 18% car les exportations de services fournis

Figure 6 : Exportations de services commerciaux des PDSL par secteur, 2010-2020

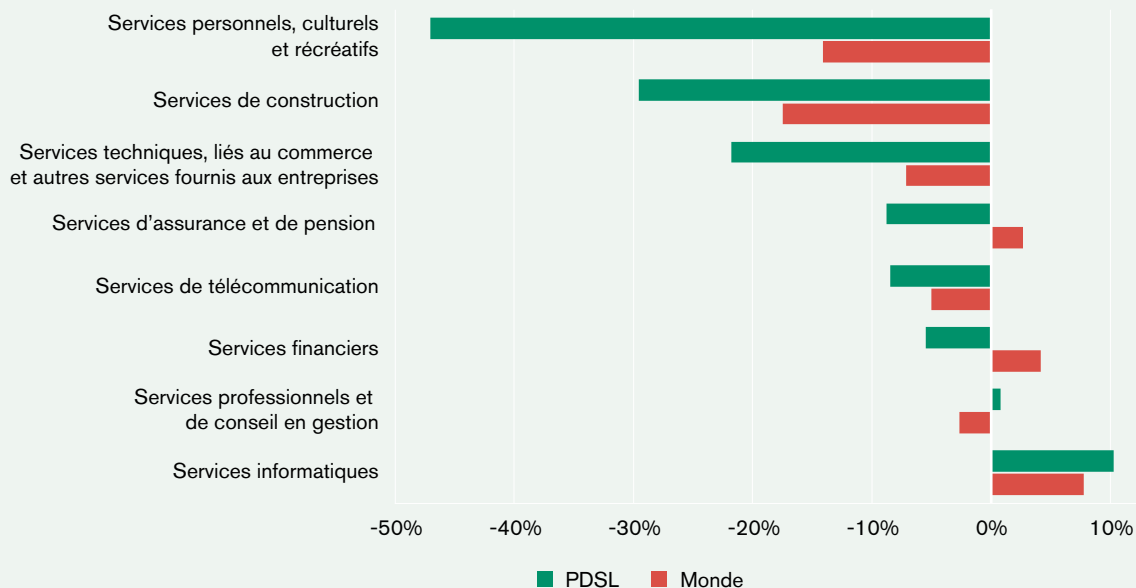
(Indice des valeurs en \$EU, 2010 = 100)



Source : Estimations OMC-CNUCED.

Figure 7 : Exportations d'autres services commerciaux des PDSL, par sous-secteur sélectionné, 2020

(Variation annuelle en pourcentage)



Source: Estimations OMC-CNUCED.

aux entreprises ont été multipliées par deux. L'Éthiopie, qui est le deuxième PDSL exportateur de services le plus important après le Kazakhstan, a enregistré une baisse de 5% seulement. La forte baisse de ses exportations liée à la chute du trafic aérien de passagers (son principal secteur des services) a partiellement été compensée par une augmentation de 87% des services de fret aérien et par le fait que les exportations de services annexes des transports aériens, comme la manutention, le stockage et l'entreposage de marchandises, ont été multipliées par plus de trois. Le fret aérien a été essentiel pour expédier rapidement des équipements de protection individuelle (EPI) et d'autres produits médicaux pendant la pandémie.

En outre, la demande mondiale de nombreuses marchandises a été stimulée par le commerce électronique.

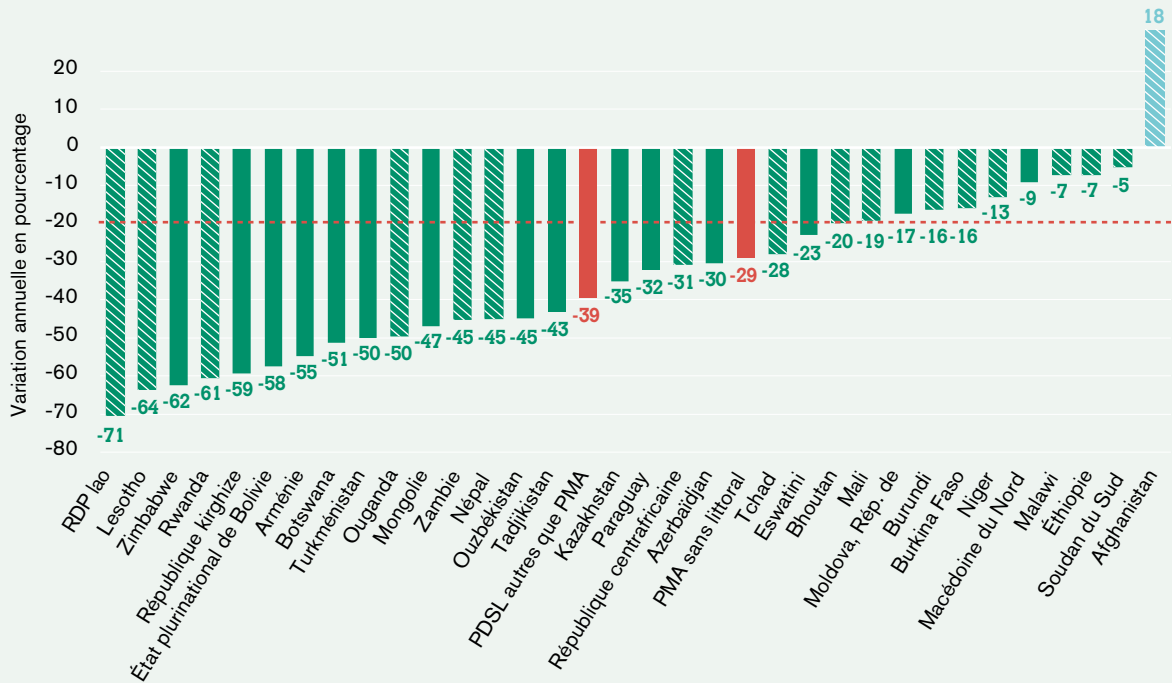
Les mêmes résultats inégaux en matière d'exportations ont été observés dans les PDSL autres que des PMA :

- La Macédoine du Nord a été le PDSL le moins affecté, les exportations de services commerciaux ayant diminué de 9%, tandis que les exportations de services informatiques ont augmenté de 17%.
- Les exportations de services du Zimbabwe ont chuté de 62% en raison des faibles recettes au titre des voyages enregistrées, les arrivées de touristes internationaux ayant diminué de 82% (Office du tourisme du Zimbabwe, 2021).

“ Les services informatiques des PDSL ont progressé de 10% en 2020, plus rapidement que dans le reste du monde. ”

Figure 8 : Exportations de services commerciaux des PDSL par économie, 2020

(En pourcentage, PMA ombrés en diagonale)



Source : Estimations OMC-CNUCED.

- Le manque de touristes est la principale explication à la contraction de 58% enregistrée dans l'État plurinational de Bolivie.
- Le manque de touristes au Botswana a aussi entraîné une baisse des exportations de 51%. Avant la pandémie, les recettes au titre des voyages représentaient près de deux tiers des exportations de services de ce pays, soit presque la même part qu'en Arménie.
- L'Arménie a enregistré une baisse de 55% de ses exportations de services commerciaux: les exportations de services

d'hébergement et de restauration ont chuté en raison des restrictions appliquées aux mouvements transfrontières, tout comme les exportations de services de santé et d'éducation.

- Le Kazakhstan, qui est le principal PDSL commerçant, a enregistré une baisse de 35% de ses exportations de services. Plus de la moitié de ses exportations de services sont liées aux services de transport (y compris le transport par conduites), qui ont diminué de 16%.

Les données disponibles montrent que les exportations de services des

PDSL sont restées très faibles au premier trimestre de 2021. Si les exportations mondiales de services ont diminué de 7% en moyenne en glissement annuel, plusieurs PDSL ont enregistré des baisses plus importantes :

- État plurinational de Bolivie, -59%;
- Népal, -48%;
- Arménie, -46%;
- Rwanda, -42%;
- Ouzbékistan, -30%;
- Kazakhstan, -17%;
- Ouganda, -14%.

Dans les PDSL, la reprise du commerce des services prendra plus

de temps car ces pays continuent de rencontrer des difficultés en matière de capacités de production et de connectivité. Dans certains cas, bien que les chauffeurs d'autres nationalités n'aient pas été autorisés à traverser les frontières internationales, les pays ont établi des installations et ont prévu des marges de tolérance pour le transbordement aux points de passage des frontières.

Réponses internationales et meilleures pratiques

Ces réponses différenciées ont aussi spécifiquement visé les commerçants et les marchandises en transit, avec des prescriptions en matière de tests de détection de la COVID-19 pour les commerçants et des protocoles sanitaires stricts dans les zones douanières, prévoyant parfois la création d'installations spéciales pour les commerçants qui franchissent les frontières nationales. Tandis que les vaccins sont devenus plus répandus et que les pays ont commencé à apprécier les capacités de leur système de santé national et leurs niveaux de tolérance du risque, le trafic de passagers non essentiel a augmenté, généralement avec des prescriptions liées à la COVID-19 et une période d'isolement médical.

Si une réponse coordonnée à l'échelle internationale aux crises sanitaires mondiales et aux goulets d'étranglement qui en résultent reste lointaine en ce qui concerne le transit, des signes positifs existent, y compris l'évolution des meilleures pratiques à partir des réponses internationales et des réponses dans les secteurs du transport ferroviaire, du transport par voie navigable intérieure, de l'aviation et du transport maritime. Compte tenu de la nature interconnectée du monde actuel et

de l'économie mondiale ainsi que de la probabilité grandissante que des maladies contagieuses apparaissent, il apparaît désormais très clairement que des systèmes de transport et de logistique résistants face aux maladies, harmonieux, efficaces et présentant des éléments solides de coordination internationale sont nécessaires. La communauté internationale a fait des efforts pour formuler des réponses et des meilleures pratiques concernant les questions spécifiques liées au transit, y compris dans le cadre de l'OMC, de l'OMS, de l'Organisation mondiale des douanes (OMD) et de l'Organisation des Nations Unies. En outre, l'analyse des mesures nationales montre que le rôle joué par les pays de transit dans l'accès des PDSL aux économies mondiales est de plus en plus pris en compte, tout comme l'importance de réduire les goulets d'étranglement d'ordre commercial.

Notes de fin

- 1 Voir https://unctad.org/system/files/non-official-document/tlb_20210415_webinar_gilbert_en.pdf.
- 2 Voir https://www.un.org/ohrrls/sites/www.un.org.ohrrls/files/impact_of_covid19_and_responses_in_llcs.pdf.
- 3 Voir https://www.un.org/ohrrls/sites/www.un.org.ohrrls/files/session_3_zodwa_mabuza_final_-_addressing_soft_infrastructure_-_zodwa.pdf.
- 4 <https://blogs.worldbank.org/developmenttalk/uneven-global-economic-recovery-2021-promises-invert-longstanding-principle-success>.



↑ Point de contrôle frontalier en République démocratique populaire lao, sur le fleuve Mékong, avant d'entrer en Thaïlande.



Déchargement d'une livraison arrivée récemment à Jomsom (Népal).