

FACILITER LE COMMERCE TRANSFRONTALIER PAR LA COORDINATION DE LA RIPOSTE AFRICAINE AU COVID-19





Nations Unies
Commission économique pour l'Afrique



COVID-19
REPOSTE

FACILITER LE COMMERCE TRANSFRONTALIER PAR LA COORDINATION DE LA RIPOSTE AFRICAINE AU COVID-19

Pour commander des exemplaires du rapport, veuillez contacter :

Publications
Commission économique pour l'Afrique
P.O. Box 3001
Addis-Abeba, Éthiopie
Tél: +251-11- 544-9900
Télécopie: +251-11-551-4416
Adresse électronique: eca-info@un.org
Web: www.uneca.org

© 2020 Commission économique pour l'Afrique
Addis-Abeba, Éthiopie
Tous droits réservés

Toute partie du présent ouvrage peut être citée ou reproduite librement. Il est cependant demandé d'en informer la Commission économique pour l'Afrique et de lui faire parvenir un exemplaire de la publication.

Les appellations employées dans cette publication et la présentation des données qui y figurent n'impliquent de la part de la Commission économique pour l'Afrique aucune prise de position quant au statut juridique des pays, territoires, villes ou zones, ou de leurs autorités, ni quant au tracé de leurs frontières ou limites, ni quant à leur système économique ou leur stade de développement. Les désignations « développé », « industrialisé » et « en développement » n'ont qu'une fin statistique et ne constituent pas une appréciation du stade de développement atteint par tel pays ou telle région.

Photo de couverture : Shutterstock

Table des matières

Remerciements	iv
Principaux domaines d'intervention	v
Restrictions et réglementations aux frontières dues au COVID-19	1
Les difficultés du commerce transfrontalier liées au COVID-19	6
Le point sur les opérations et réglementations frontalières dans les communautés économiques régionales.....	9
Marché commun de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe (COMESA).....	9
Communauté d'Afrique de l'Est (CAE)	11
Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO).....	16
Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC).....	19
Comparaison des directives des communautés économiques régionales relatives à l'échange des biens et des services dans le contexte de la pandémie de COVID-19.....	25
COVID-19 : L'occasion de surmonter les difficultés de longue date du commerce transfrontalier	28
Conclusion et recommandations de politiques.....	31
Recommandations prioritaires.....	32
Annexes	38
Annexe I : Exportations des pays africains sur une base mensuelle et trimestrielle (variations en pourcentage d'une année sur l'autre), 2020 par rapport à 2019	38
Annexe II : Importations des pays africains sur une base mensuelle et trimestrielle (variations en pourcentage d'une année sur l'autre), 2020 par rapport à 2019	39
Références bibliographiques	40

Remerciements

Le présent rapport a été établi sous la direction générale de la Secrétaire exécutive de la Commission économique pour l'Afrique (CEA), Vera Songwe, et la supervision du Directeur de la Division de l'intégration régionale et du commerce, Stephen Karingi.

La rédaction du rapport a été dirigée par Lily Sommer, spécialiste de la politique commerciale au Centre africain pour la politique commerciale de la CEA. Des contributions de fond ont été fournies par des membres du personnel de la CEA, notamment David Luke, Coordonnateur du Centre, Robert Lisinge, Chef de la Section des infrastructures et services énergétiques, Soteri Gatera, économiste hors classe, Jamie Macleod et Nadia Hasham, spécialistes de la politique commerciale.

L'analyse contenue dans le rapport s'appuie sur des données partagées par diverses organisations, dont l'Eastern Africa Grain Council (Conseil céréalier d'Afrique de l'Est) et la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED).

Les travaux d'édition, de traduction et de conception du rapport ont été réalisés par la Section des publications et de la gestion des conférences de la CEA.

Principaux domaines d'intervention

<p>Accélérer la mise en œuvre des directives régionales de lutte contre le COVID-19 pour obtenir des résultats sur le terrain</p>	<ul style="list-style-type: none">» Les communautés économiques régionales devraient créer des comités chargés de coordonner la mise en œuvre des directives et faciliter la résolution des problèmes opérationnels aux frontières pendant la pandémie de coronavirus (COVID-19).» Les autorités frontalières devraient être encouragées à élaborer et à afficher des guides visuels simples, étape par étape, sur la réglementation frontalière relative au COVID-19 à l'intention des camionneurs et des commerçants transfrontaliers.» Des efforts devraient être faits pour élargir progressivement le champ d'application des directives afin de faciliter la circulation de tous les biens et services (pas seulement les biens et services essentiels) à travers les frontières, de générer des activités commerciales et de contribuer au redémarrage des activités économiques.
<p>Apporter un appui à l'Union africaine en vue de l'élaboration d'un protocole commun COVID-19 relatif au commerce et au transport à des fins de coordination</p>	<ul style="list-style-type: none">» Un appui devrait être apporté à l'Union africaine en vue de la mise en place d'un protocole commun. Un protocole commun est important compte tenu des chevauchements dans la composition des communautés économiques régionales et des objectifs communs des négociations de la Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECA) en matière de facilitation du commerce.» Le projet de protocole pourrait s'appuyer sur les directives existantes des communautés économiques régionales et sur les meilleures pratiques décrites dans le présent rapport concernant les réglementations et les opérations aux frontières relatives au COVID-19.» Un certificat de test COVID-19 commun aux pays membres de l'Union africaine pour les camionneurs et les membres d'équipage est indispensable à la facilitation d'une approche harmonisée au niveau continental s'agissant de la certification des résultats des tests COVID-19

<p>Veiller à ce que les économies africaines et l'intégration régionale ne soient pas compromises par le COVID-19 et que la dynamique et l'ambition des négociations de la ZLECA soient maintenues</p>	<ul style="list-style-type: none"> » Une mise en œuvre rapide et ambitieuse de l'Accord portant création de la Zone de libre-échange continentale africaine accélérera la reprise économique après la pandémie de COVID-19, tout en protégeant l'Afrique contre les conséquences négatives de futurs chocs mondiaux. » Les pays africains devraient commencer à mettre en œuvre certains éléments de l'Accord, notamment le mécanisme concernant les barrières non tarifaires et les annexes sur la facilitation des échanges et la coopération douanière, qui sont déjà achevés. » Ces annexes devraient être mises en œuvre en tenant compte des risques liés aux mouvements non réglementés d'agents pathogènes et de marchandises dangereuses.
<p>Veiller à ce que les outils de facilitation des échanges en place soient utilisés et adaptés pour répondre aux perturbations aux frontières liées au COVID-19</p>	<ul style="list-style-type: none"> » La mise en œuvre des outils de facilitation du commerce existants devrait être étendue et adaptée à l'ensemble du continent pour répondre aux défis frontaliers liés au COVID-19. » Cela devrait inclure des « postes-frontières à guichet unique », le système de feux de circulation de l'Agence de développement de l'Union africaine-NEPAD et des systèmes régionaux de garantie de transit. » Les innovations et solutions transfrontalières en rapport avec le COVID-19 devraient être maintenues à l'avenir pour surmonter les défis de longue date qui se posent à l'Afrique en matière de facilitation des échanges.
<p>Déployer des solutions numériques pour lutter contre la propagation du COVID-19 le long des couloirs commerciaux</p>	<ul style="list-style-type: none"> » Les systèmes électroniques de suivi des marchandises peuvent contribuer à réduire considérablement la propagation du COVID-19 ; leur nombre devrait être augmenté et ils doivent être rendus accessibles partout en Afrique. » L'utilisation de la banque mobile et des systèmes de paiement devrait être encouragée pour faciliter la réduction des paiements en espèces à risque, et le commerce transfrontalier devrait être soutenu par des solutions de prêt mobile. » Les prochaines négociations de la Zone de libre-échange continentale africaine concernant le commerce en ligne devraient être mises à profit pour accélérer la numérisation des procédures et des systèmes afin que les exportateurs africains soient moins exposés au risque de perdre l'accès aux marchés lors de futures crises.

**Tenir compte
des opérateurs
économiques
informels dans
la réponse de
l'administration des
frontières africaines
au COVID-19**

- » Les gouvernements devraient prendre des mesures pour rouvrir le commerce transfrontalier informel aux points de passage officiels, qui disposent déjà des installations sanitaires, de tests et de quarantaine nécessaires pour faire face au COVID-19.
- » Les autorités qui ne sont pas prêtes à rouvrir partiellement les points de passage officiels aux commerçants informels à pied devraient faciliter le regroupement, le transport et le dédouanement des marchandises des petits commerçants, et étendre l'aide sociale aux opérateurs économiques informels par le biais des associations commerciales transfrontalières.
- » Des régimes commerciaux simplifiés devraient être pleinement mis en œuvre pour intégrer progressivement les opérateurs économiques informels dans le système commercial officiel et renforcer leur position face aux futures pandémies.

Restrictions et réglementations aux frontières dues au COVID-19

La pandémie de coronavirus, si elle est avant tout une crise de santé publique, a placé le continent africain face à des défis économiques sans précédent. Afin de contenir la transmission transfrontalière du virus, les pays ont imposé diverses restrictions au transport transfrontalier et en transit de marchandises.

Presque tous les pays africains ont à présent, et à des degrés divers, suspendu les vols internationaux, institué une quarantaine de 14 jours pour les personnes entrant dans le pays et fermé les frontières terrestres ou maritimes. Comme le montre le tableau 1, 38 des 54 pays d'Afrique ont annoncé la fermeture, sous une forme ou une autre, de leurs frontières terrestres et 17 pays ont annoncé la fermeture de leurs frontières maritimes. En application d'une série de réglementations strictes, il s'agit par ces fermetures de réduire la circulation des personnes tout en autorisant celle de fournitures d'urgence et de marchandises essentielles. Ces réglementations couvrent généralement les tests obligatoires, la désinfection des camions, la limitation du nombre de membres d'équipage dans les camions et la désignation d'aires de repos pour les transports en commun.

Tableau 1 : Restrictions en matière de voyage dans les pays africains

	Suspension de vols	Fermeture des frontières terrestres	Fermeture des frontières maritimes
Afrique du Sud			
Algérie			
Angola			
Bénin			
Botswana			
Burkina Faso			
Burundi			
Cabo Verde			
Cameroun			
Comores			
Congo			
Côte d'Ivoire			
Djibouti			
Égypte			
Érythrée			
Eswatini			
Éthiopie			
Gabon			
Gambie			
Ghana			
Guinée			
Guinée-Bissau			
Guinée équatoriale			
Kenya			
Lesotho			

	Suspension de vols	Fermeture des frontières terrestres	Fermeture des frontières maritimes
Libéria			
Libye			
Madagascar			
Malawi			
Mali			
Maroc			
Maurice			
Mauritanie			
Mozambique			
Namibie			
Niger			
Nigéria			
Ouganda			
République centrafricaine			
République démocratique du Congo			
République-Unie de Tanzanie			
Rwanda			
Sao Tomé-et-Principe			
Sénégal			
Seychelles			
Sierra Leone			
Somalie			
Soudan			
Soudan du Sud			
Tchad			
Togo			
Tunisie			
Zambie			

Source : Les calculs de la CEA s'appuient sur la base de données COVID-19 du Programme alimentaire mondial sur les restrictions de voyage dans le monde (au 7 juin 2020).

Ces restrictions et réglementations frontalières ont contribué à réduire les infections et les décès sur le continent, qui, au 7 juillet 2020, totalisait 493 708 cas confirmés et 11 668 décès. Elles ont toutefois affecté le commerce et l'activité économique transfrontaliers, entravant considérablement l'un et l'autre. En outre, les réglementations frontalières ne sont pas toujours bien comprises et, dans certains cas, ont été appliquées de manière incohérente. Cette situation a provoqué la confusion chez de nombreux camionneurs et des affrontements avec les autorités frontalières. En Afrique de l'Est, par exemple, des litiges sont apparus et il a fallu une intervention diplomatique pour les résoudre.

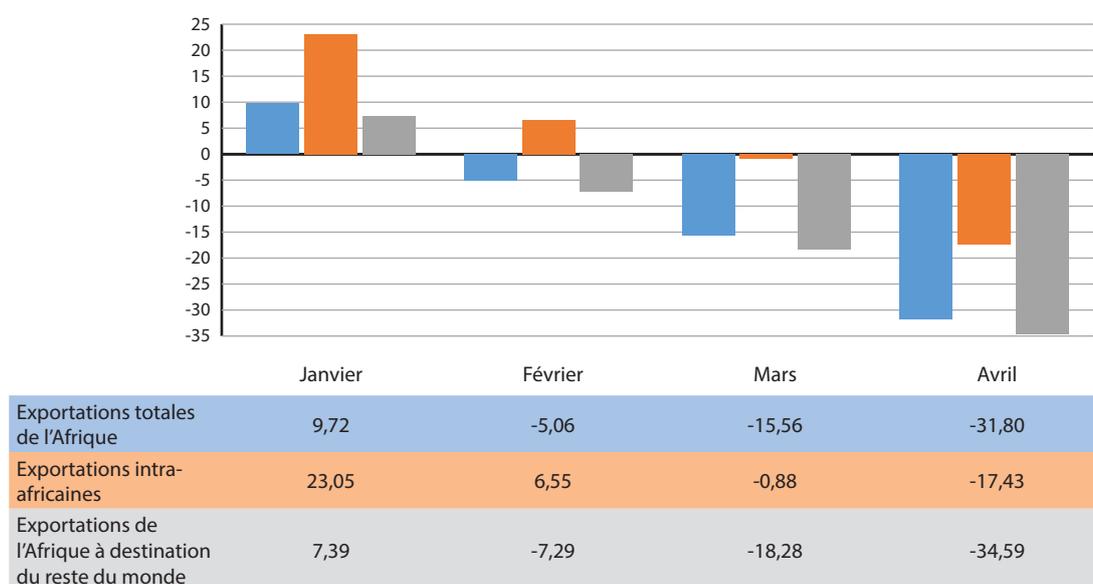
D'après la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), le commerce des marchandises a diminué de 5 % au niveau mondial au cours du premier trimestre de l'année et l'on devrait enregistrer une baisse de 27 % au deuxième trimestre et une baisse annuelle de 20 % pour 2020 (Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, 2020). Comme le montre la figure I, les données préliminaires de la CNUCED basées sur les statistiques nationales indiquent que les exportations africaines en 2020 ont diminué de 5 % en février, de 16 % en mars et de 32 % en avril (par rapport aux mêmes mois de l'année précédente). Cela montre que l'impact de la pandémie sur les exportations africaines s'est aggravé à mesure que sa gravité et sa diffusion augmentaient sur le continent

et que la baisse des prix des matières premières s'accroissait (figure II). Le pétrole, les métaux et les minerais représentent plus de 50 % de la valeur des exportations totales de l'Afrique, et l'annexe 2 montre que les pays africains fortement tributaires des exportations de pétrole, notamment l'Algérie, l'Angola, le Gabon, la Guinée équatoriale et le Nigéria, et ceux dépendant des exportations de minéraux, comme le Botswana et la Namibie, ont connu certaines des plus fortes baisses de leurs exportations. La figure III montre que les importations africaines ont également enregistré des baisses de 7 % en mars 2020 et de 25 % en avril 2020.

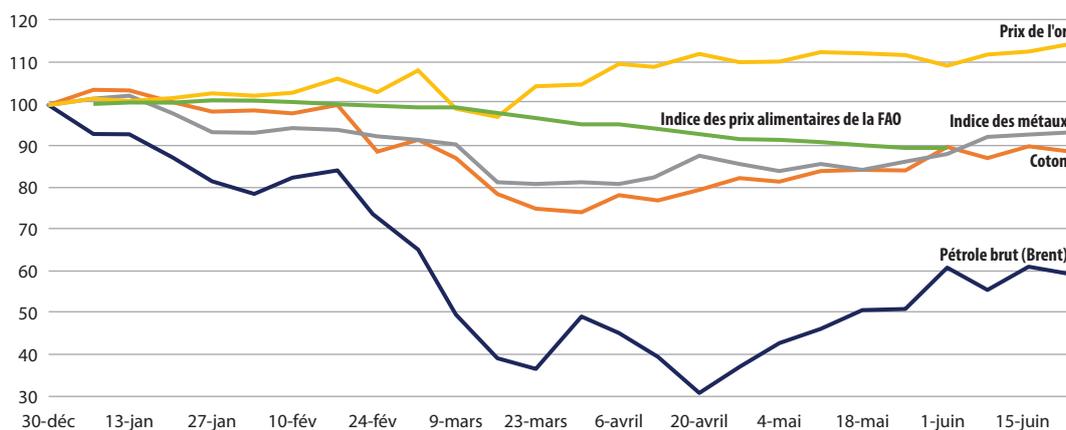
La baisse des exportations intra-africaines a commencé un mois après celles des exportations du continent à destination du reste du monde : représentant 1 % en mars 2020, cette baisse était passée à 17 % en avril 2020. D'aucuns estiment que cette situation traduit le fait que la pandémie de COVID-19 est née en Chine et qu'elle a gagné ensuite d'autres partenaires commerciaux importants pour l'Afrique, tels que les États-Unis et un certain nombre de pays européens, avant d'atteindre le continent africain. L'impact de la baisse sensible des exportations intra-africaines s'est fait sentir en avril 2020, par suite de l'application de mesures de confinement, d'interdictions de voyage et de réglementations frontalières COVID-19 en mars 2020. Néanmoins, la figure I indique que les exportations intra-africaines ont mieux résisté au double choc du COVID-19 et des prix des matières premières que les exportations africaines vers le reste du monde. Cela souligne l'importance qu'il y a à continuer de développer des chaînes de valeur intra-africaines compétitives et diversifiées.

Les perturbations du commerce transfrontalier, notamment des facteurs tels que le ralentissement de la demande, la baisse des prix des produits de base, les blocages de la chaîne d'approvisionnement, l'augmentation des coûts de fret et les interdictions d'exportation, ont probablement joué un rôle dans le ralentissement du commerce en Afrique. Les annexes I et II présentent les variations mensuelles et trimestrielles préliminaires en pourcentage (en glissement annuel) des exportations et des importations des pays africains pour lesquels des données sont disponibles.

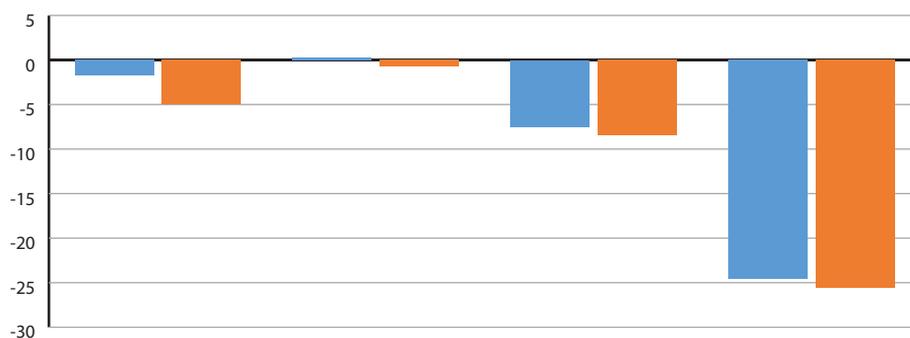
Figure I: Exportations de l'Afrique sur une base mensuelle (variations en pourcentage d'une année sur l'autre), 2020 par rapport à 2019



Source : Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED). Les données de la CNUCED sont basées sur les statistiques nationales de 2019 et de 2020. Les statistiques pour avril 2020 sont préliminaires et basées sur un nombre limité de pays.

Figure II : Prix des matières premières en Afrique (30 décembre 2019-15 juin 2020)

Source : Les calculs de la CEA sont basés sur les données de l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) et de Trading Economics, juin 2020.

Figure III : Importations de l'Afrique sur une base mensuelle (variations en pourcentage d'une année sur l'autre), 2020 par rapport à 2019

	Janvier	Février	Mars	Avril
Importations totales de l'Afrique	-1,78	0,33	-7,50	-24,57
Importations de l'Afrique en provenance du reste du monde	-5,03	-0,72	-8,47	-25,62

Source : Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED). Les données de la CNUCED sont basées sur les statistiques nationales de 2019 et de 2020. Les statistiques pour avril 2020 sont préliminaires et basées sur un nombre limité de pays.

L'Organisation mondiale de la Santé (OMS) a souligné que les restrictions pouvaient interrompre l'aide et l'appui technique dont les pays touchés ont besoin, perturber les affaires et avoir des effets socioéconomiques négatifs sur ces pays. À cet égard, il est essentiel que les administrations douanières continuent de faciliter la mise à disposition non seulement des biens de première nécessité, mais aussi des biens d'usage courant. L'OMS a également exprimé la crainte que des interdictions officielles de franchissement des frontières trop strictes ne poussent davantage les gens à franchir les frontières en empruntant des voies non couvertes par les autorités douanières et à se soustraire ainsi aux contrôles sanitaires, ce qui risque de compromettre le rôle de protection de la santé publique dévolu à ces autorités (Institut international de recherche sur les politiques alimentaires, 2020). L'Organisation mondiale des douanes (OMD) et l'Union internationale des transports routiers ont conjointement appelé les administrations douanières du monde entier (Organisation mondiale des douanes et Union internationale des transports routiers, 2020) à adopter les mesures suivantes :

- » Coordonner leurs interventions aux frontières avec les autres autorités de gestion des frontières et mettre en œuvre des normes internationales telles que la Convention TIR, comme il conviendra ;
- » Utiliser le système TIR et ses outils informatiques lorsque c'est possible ; ils permettent de sécuriser les transports sous le contrôle de la douane en limitant les inspections physiques et les contacts entre personnes aux frontières¹ ;
- » Mettre en place des files prioritaires (vertes) pour les véhicules commerciaux afin de réduire les temps d'attente aux frontières et prendre d'autres mesures pour assurer la continuité de la chaîne logistique ;
- » Éviter de fermer les frontières au transport international de marchandises, en particulier le matériel de secours et les biens de première nécessité, et au personnel de secours ;
- » Éviter de contrôler inutilement les véhicules commerciaux aux frontières.

La plupart des gouvernements africains sont confrontés à une décision difficile : risquer la transmission transfrontalière du COVID-19 ou risquer de perturber les chaînes logistiques transfrontalières, y compris celles des biens essentiels à la survie. Le présent rapport offre une évaluation critique des restrictions et réglementations frontalières en place et, partant, des orientations sur la manière de trouver un juste équilibre entre la limitation de la propagation à long terme du virus et la facilitation des échanges commerciaux d'urgence et essentiels. Le COVID-19 pourrait rester la « nouvelle normalité » pendant un certain temps, et les gouvernements africains devront s'adapter et innover afin de faciliter de nouvelles façons « sûres » de mener le commerce transfrontalier. Il importera beaucoup de maintenir autant que possible les flux commerciaux pendant la pandémie pour permettre l'accès aux denrées alimentaires et aux produits médicaux essentiels et pour limiter les effets négatifs sur l'emploi et la pauvreté.

¹ Le système TIR désigne un système international de contrôles douaniers qui permet aux marchandises de transiter d'un pays d'origine vers un pays de destination dans des compartiments de chargement scellés.

Les difficultés du commerce transfrontalier liées au COVID-19

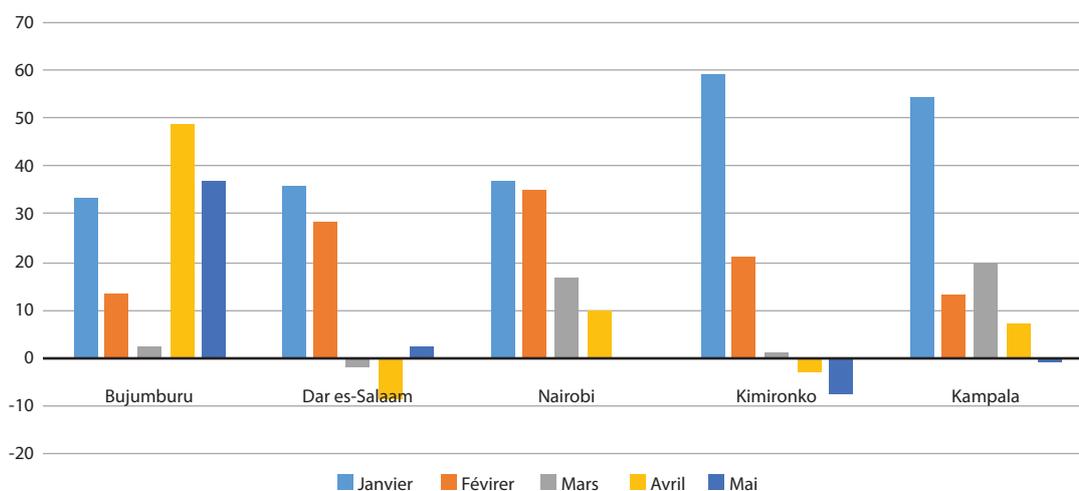
L'ensemble du continent compte 107 frontières terrestres où de longues files de camions attendent l'autorisation de passage. Certains camions ne parviendront pas à franchir la frontière et rentreront chez eux avec des pertes importantes ou réorienteront leur commerce par des itinéraires non officiels moins sûrs. Le commerce transfrontalier informel, en vertu duquel que les commerçants traversent généralement la frontière à pied pour vendre des biens ou des services de l'autre côté, a été particulièrement touché (Luke, Masila et Sommer, 2020).

Les perturbations du commerce transfrontalier posent des défis de taille pour la lutte que mène l'Afrique contre le COVID-19. Elles risquent de freiner les progrès du continent vers les objectifs fixés dans le Programme de développement durable à l'horizon 2030 et les aspirations définies dans l'Agenda 2063 : L'Afrique que nous voulons de l'Union africaine.

Accès insuffisant ou retardé aux fournitures d'urgence de lutte contre le COVID-19 : La plupart des pays ou régions d'Afrique ont adopté des directives et règles accordant la priorité à la circulation sur le continent des biens essentiels, notamment les médicaments, le carburant et les denrées alimentaires, tout en facilitant cette circulation. Cependant, des perturbations importantes aux frontières, liées à de nouvelles exigences ou à des litiges, ont également ralenti le bon déroulement des approvisionnements essentiels. Pareilles entraves risquent d'aggraver l'impact du COVID-19 sur les économies fragiles, qui sont tributaires de l'importation en temps voulu de fournitures liées au COVID-19 par la route. L'établissement de « voies vertes » pour le dédouanement ultrarapide des fournitures médicales peut aider.

Insécurité alimentaire accrue : Le nombre d'Africains souffrant de la faim est tombé à 20 %, mais l'impact du COVID-19 pourrait réduire à néant ces gains, en exacerbant les effets d'autres chocs négatifs tels que la sécheresse et les conditions météorologiques extrêmes. Les perturbations aux frontières causées par la pandémie de COVID-19 ont un impact sur les différentes étapes des chaînes de valeur alimentaires, de l'approvisionnement en intrants à la production, en passant par la distribution et la consommation de denrées alimentaires. Les mesures d'atténuation rendent difficile le transport des denrées alimentaires des zones stratégiques excédentaires vers les régions déficitaires. Cela amplifie les risques entraînant des effets négatifs sur la sécurité alimentaire et nutritionnelle. Par exemple, selon la version 3.0 du Manuel technique du Cadre intégré de classification de la sécurité alimentaire, en mai 2020, la région de l'Afrique de l'Est a connu une phase d'insécurité alimentaire aiguë, qui a été exacerbée par le COVID-19 et les invasions de criquets pèlerins, qui ont sapé les efforts de distribution alimentaire et augmenté les pertes (Alliance pour une révolution verte en Afrique, 2020).

Escalade des prix le long des principaux corridors, y compris dans les villes : Le commerce transfrontalier constitue une bouée de sauvetage pour les communautés locales et les villes urbaines qui s'étendent sur des corridors entiers. La baisse des volumes d'échanges transfrontaliers se traduit par une diminution de l'offre et une augmentation des prix, toutes choses étant égales par ailleurs. En Afrique de l'Est, de nombreux agriculteurs n'ont pas pu

Figure IV : Prix du maïs en Afrique de l'Est-Taux de croissance (variations en pourcentage) en 2020 par rapport à 2019

Source : Les estimations de la CEA sont basées sur les données communiquées par l'Eastern Africa Grain Council pour 2019 et 2020.

acheminer leurs produits vers les marchés frontaliers, ce qui a coupé une source vitale de commerce transfrontalier. Une grande partie des denrées alimentaires qui traversent les frontières se retrouvent dans les villes d'Afrique de l'Est, qui connaissent aujourd'hui une hausse des prix. La figure IV montre la large augmentation des prix du maïs, un aliment de base essentiel en Afrique de l'Est, en particulier dans les villes suivantes : Bujumbura au Burundi, Nairobi au Kenya, Kampala en Ouganda, Dar es-Salaam en République-Unie de Tanzanie et Kimironko au Rwanda et, en comparant un mois de 2020 avec le même mois de 2019. Par exemple, à Bujumbura, le prix du maïs a considérablement augmenté, d'environ 33 % en janvier 2020, 13 % en février 2020, 2 % en mars 2020, 49 % en avril 2020 et 37 % en mai 2020, par rapport aux mêmes mois de 2019. Comme l'a montré la crise alimentaire de 2007-2008, la flambée des prix des denrées alimentaires peut déclencher des protestations de masse. Dans le contexte actuel, de telles protestations présenteraient un autre problème de santé publique.

Perte de revenus pour les petits commerçants transfrontaliers : Le commerce transfrontalier constitue une source importante de revenus pour les communautés transfrontalières et les groupes vulnérables, notamment les femmes et les petits exploitants agricoles. Beaucoup de ces communautés vivent au jour le jour et ont besoin du commerce transfrontalier hebdomadaire pour se procurer des produits de base indispensables à leur survie. Le commerce transfrontière informel porte en majorité sur des produits agricoles périssables tels que la tomate, le poivron, le manioc, le poisson et les œufs. Les commerçants ont reçu un préavis très court - quelques jours dans la plupart des cas - pour se préparer à la fermeture des frontières. La conséquence en était des stocks avariés et des pertes importantes pour les commerçants. Au Kenya, par exemple, l'arrêt des mouvements d'entrée et de sortie des villes a pris les agriculteurs de court, car il a été annoncé au moment où ceux-ci se dirigeaient vers les marchés avec des chargements de produits. N'ayant pas été autorisés à passer les barrières de la police, ils ont été contraints d'abandonner leurs produits, soit la récolte de toute une saison, et de rentrer chez eux (Luke, Masila et Sommer, 2020). En Afrique de l'Ouest, la perturbation des activités commerciales transfrontalières informelles à petite échelle a entraîné la demande alimentaire effective, en raison de la perte de revenus résultant des restrictions liées au COVID-19 (Alliance pour une révolution verte en Afrique, 2020) et exacerbé les problèmes de sécurité alimentaire.

Difficultés financières accrues : Les pertes de stocks et de ventes dues aux perturbations du commerce transfrontalier ont un impact négatif sur les revenus et la capacité à rembourser les prêts. Le risque de difficultés financières est particulièrement élevé pour les commerçants transfrontaliers informels, qui ne sont généralement pas bancarisés et qui, pour les achats de stocks en gros, font appel à des usuriers informels coûteux. Nombre de ces commerçants empruntent de l'argent tôt le matin pour acquérir des marchandises et remboursent le soir du même jour une fois qu'ils ont vendu leurs marchandises. Les pertes dues aux stocks invendus en raison des directives nationales de lutte contre le COVID-19 et des restrictions de voyage risquent de se traduire rapidement par la hausse des taux d'intérêt et une spirale d'endettement (Luke, Masila et Sommer, 2020).

Annulation des acquis en matière d'émancipation économique des femmes : Ce sont les femmes qui constituent la majorité des commerçants transfrontaliers informels. Elles tirent du commerce transfrontalier informel une source de revenus autonome, qui peut leur assurer l'indépendance dans des ménages et des communautés traditionnellement dirigés par des hommes. La suppression de cette source de revenus, associée à un confinement accru au domicile, risque d'entraîner une recrudescence de la violence domestique sexiste, comme l'ont relevé les organisations de défense des droits des femmes sur tout le continent.

Ralentissement du développement des chaînes de valeur transfrontalières : Le COVID-19 a renforcé les arguments en faveur du développement des chaînes de valeur intra-africaines et de la libération du potentiel commercial du continent. Dans le même temps, les perturbations aux frontières dues au COVID-19 ont contribué à des blocages dans les chaînes d'approvisionnement tant en Afrique qu'à l'extérieur. Alors que les pays africains passent à une « nouvelle normalité » induite par la pandémie de COVID-19, une gestion efficace et efficiente des frontières sera cruciale pour créer un environnement propice au développement de chaînes de valeur africaines résistantes et à même d'étayer les programmes d'industrialisation et de développement du continent.

À la lumière de ces difficultés, il importe beaucoup que les pays africains coopèrent pour harmoniser les exigences et les réglementations frontalières de lutte contre le COVID-19 afin de réduire les retards, sans pour autant compromettre la sécurité du commerce. Les communautés économiques régionales ont joué un rôle crucial dans la coordination de la riposte de leurs États membres à la pandémie, le but étant de faciliter le flux libre et en temps voulu des échanges transfrontaliers. L'examen suivant fait le point sur les opérations et les réglementations frontalières dans quatre communautés économiques régionales d'Afrique, qui couvrent 44 pays africains, à savoir le Marché commun de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe (COMESA), la Communauté de l'Afrique de l'Est (CAE), la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) et la Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC).

Le point sur les opérations et réglementations frontalières dans les communautés économiques régionales

Marché commun de l’Afrique de l’Est et de l’Afrique australe (COMESA)

Pour prévenir la propagation transfrontalière du COVID-19, une série de fermetures de frontières et de réglementations ont été adoptées dans les 21 États membres du Marché commun de l’Afrique de l’Est et de l’Afrique australe (COMESA). Cela a eu pour effet de perturber les mouvements de marchandises et le commerce de transit dans cette vaste région. Les mesures préventives contre le COVID-19, notamment les tests, les quarantaines et les restrictions de rassemblements le long des postes-frontières, ont rendu difficile le déroulement normal des transactions transfrontalières. Le dédouanement des marchandises s’est également ralenti, entraînant de longues files d’attente qui entravent l’approvisionnement en produits pharmaceutiques et alimentaires essentiels (Marché commun de l’Afrique de l’Est et de l’Afrique australe, 2020a). À cet égard, le COMESA Business Council (Conseil des entreprises du COMESA), agissant pour le compte des milieux d’affaires, a demandé au secrétariat du COMESA de prendre des mesures pour faciliter le mouvement des marchandises essentielles (Al-Aees, 2020).

Le 14 mai 2020, les ministres chargés du commerce et de l’industrie du COMESA ont adopté un ensemble de directives visant à faciliter la coordination et l’application uniforme des mesures par-delà les frontières, tout en garantissant la sécurité publique et la sûreté des échanges commerciaux. Ils sont convenus que les directives seraient applicables pendant la période de la pandémie de COVID-19 et qu’elles seraient révisées au besoin (Marché commun de l’Afrique de l’Est et de l’Afrique australe, 2020d). Étant donné l’adhésion des États membres du COMESA à de multiples communautés économiques régionales, les directives du Marché commun ont, dans un souci d’harmonisation, tenu compte des dispositions similaires sur le COVID-19 élaborées par la CAE et la SADC (voir les sections ci-dessous sur la CAE et la SADC).

Les directives du COMESA prévoient des mesures et des pratiques communes pour la circulation des biens et des services dans la région, couvrant un large éventail de domaines (Marché commun de l’Afrique de l’Est et de l’Afrique australe, 2020b), notamment :

- » La facilitation de la circulation transfrontalière des secours et des fournitures essentielles ;
- » Le transport de marchandises et les opérations de transport transfrontalier de marchandises ;
- » La réglementation du transport aérien et maritime ;
- » La circulation des marchandises en transit et les livraisons intérieures ;

- » L'appui des autorités douanières à l'économie ;
- » Le maintien de la continuité de la chaîne d'approvisionnement.

En vertu de ces directives, les États membres sont tenus de publier par voie électronique toutes les mesures commerciales et douanières nouvellement adoptées en réponse à la pandémie et de les communiquer périodiquement au secrétariat du COMESA. Une liste indicative des biens essentiels basée sur la dernière édition des classifications du Système harmonisé de l'OMD a été publiée pour faciliter l'accomplissement des formalités concernant la douane et la traversée des frontières. En adoptant les directives, les ministres ont reconnu que, malgré la pandémie, la mise en œuvre des politiques du Marché commun relatives à la circulation des biens, des services et des personnes devrait continuer d'être régie par le principe de l'intégration des marchés et de la coopération régionale entre les États membres.

Encadré 1 : Le COMESA met en œuvre des mesures d'urgence pour soutenir la facilitation du commerce au profit des petits commerçants transfrontaliers pendant la pandémie de COVID-19

Depuis le début du COVID-19, les petits commerçants ne peuvent plus traverser les frontières comme ils le faisaient traditionnellement, que ce soit pour acheter ou pour vendre des marchandises.

En mai 2020, dans le cadre des mesures d'urgence visant à soutenir la facilitation des échanges pour les petits commerçants transfrontaliers durant la pandémie, le COMESA a envoyé des lots d'équipements de protection individuelle (EPI) à huit points de passage frontaliers dans le cadre de l'initiative du COMESA sur le commerce transfrontalier à petite échelle. Le kit d'urgence comprend plus de 10 000 masques, gants et désinfectants pour les mains, pour un montant de 8 000 dollars. Il aidera les petits commerçants à poursuivre leurs activités, tout en protégeant les officiers traitants des bureaux d'information commerciale qui aident les petits commerçants à dédouaner les marchandises, à recourir à la médiation en cas de litige et à appliquer les règles telles que celles du régime commercial simplifié (Marché commun de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe, 2020a).

En Ouganda, en République démocratique du Congo et au Rwanda, le projet de facilitation du commerce dans la région des Grands Lacs a engagé les parties prenantes à trouver des moyens innovants de faire du commerce entre les trois pays. Ces innovations visent à faciliter la circulation des marchandises et à éviter les pénuries alimentaires. Le commerce transfrontalier à pied étant devenu pratiquement impossible avec les restrictions frontalières liées au COVID-19, un nouveau concept d'achat en gros a été mis au point, selon lequel les marchandises sont achetées en grandes quantités en collaboration avec les fournisseurs transfrontaliers. Promu par les associations de commerçants transfrontaliers, ce concept a aidé les commerçants à minimiser le risque de propagation du COVID-19 et a permis des échanges commerciaux sûrs.

Le petit commerce transfrontalier est dirigé par des regroupements de commerçants représentant des associations de commerçants transfrontaliers qui notent les demandes de leurs membres. Ces demandes constituent la liste consolidée des commandes à envoyer à leurs homologues de l'autre côté de la frontière. Les prix sont discutés et convenus par téléphone. Une escorte de camion est autorisée à accompagner le véhicule des personnes chargées de recevoir les paiements effectués par téléphone mobile. Une fois les marchandises arrivées, les commerçants se les répartissent et procèdent aux échanges dans leurs différents points de vente. Cela limite la circulation des personnes au strict minimum. Seul un conducteur transporte la marchandise, accompagné du représentant du groupe qui est responsable des transactions en espèces et de la répartition de la marchandise entre les membres (Marché commun de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe, 2020e).

Source : Marché commun de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe (2020a et 2020e)

Les directives ont été officiellement publiées le 10 juin 2020. Cela signifie que les États membres doivent à présent les intégrer dans leur législation nationale, dans le cadre des mesures de riposte au COVID-19. Les ministères responsables de la coordination de la mise en œuvre des programmes du COMESA dans les États membres ont été chargés de conduire l'application des directives et de veiller à ce que leurs dispositions éclairent la prise de décision au sein des comités nationaux de riposte au COVID-19 (Marché commun de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe, 2020c).

Le secrétariat a également lancé une plateforme en ligne pour l'échange d'informations sur la disponibilité des produits essentiels entre les États membres dans le cadre des mesures de lutte contre la pandémie de COVID-19. Cette démarche cadre avec le programme de facilitation du commerce numérique du COMESA, que l'organisation encourage les États membres à adopter. La mise en œuvre des directives pour faciliter la circulation des biens et des services dans la région sera cruciale pour l'acheminement des excédents de fournitures essentielles vers les régions déficitaires, et pour soutenir le développement de chaînes d'approvisionnement régionales compétitives à moyen et long termes (Marché commun de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe, 2020d).

Au cours de la dernière décennie, le COMESA a renforcé son appui aux petits commerçants transfrontaliers et a fait office de pionnier africain pour le régime commercial simplifié. Cette prise de conscience de l'importance qu'il y a à élargir les avantages de la libéralisation des échanges aux commerçants informels se reflète également dans la riposte du secrétariat au COVID-19, mise en évidence dans l'encadré 1.

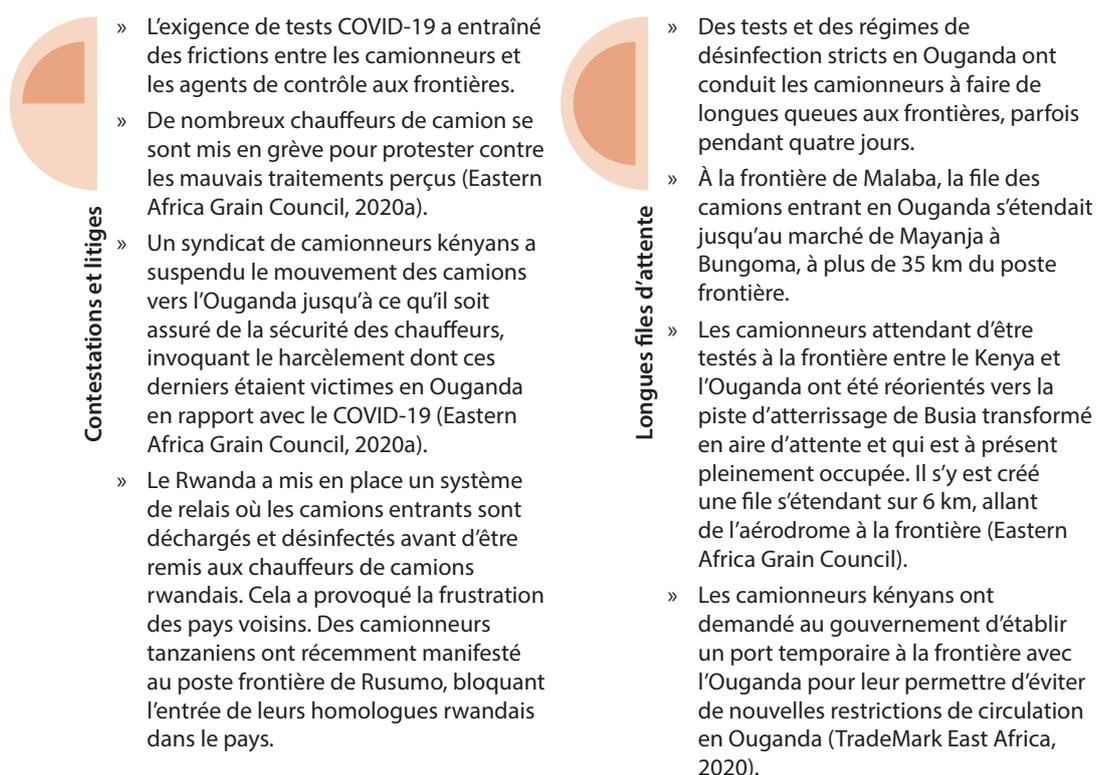
Communauté d'Afrique de l'Est (CAE)

En réponse à l'épidémie de COVID-19, les pays d'Afrique de l'Est ont introduit diverses mesures de confinement et de restriction des déplacements. Afin de maintenir l'approvisionnement en biens essentiels, le transport terrestre transfrontalier par camions a été maintenu. Cependant, comme les camionneurs servent de vecteur au COVID-19, les États partenaires ont adopté toute une batterie de nouvelles mesures aux frontières qui auraient perturbé les échanges commerciaux et contribué à des journées d'attente et de protestations aux frontières (voir figures V et VI).

Afin de surmonter ces difficultés aux frontières, plusieurs tentatives ont été faites pour convoquer un sommet virtuel des chefs d'État, initiatives qui n'ont pas abouti parce que le quorum requis (conformément à l'article 11 du Règlement intérieur de la Communauté) n'était pas atteint. Le manque de coordination au niveau politique a exposé la région à une plus grande propagation transfrontalière du virus. Les tests aux frontières ont permis de découvrir des cas parmi les camionneurs transfrontaliers (Anami, 2020). À certaines frontières, cela a entraîné une réaction brutale contre les conducteurs de camion. Par exemple, la frontière de Namanga au Kenya a été classée zone à haut risque par le Gouvernement kényan après qu'un nombre élevé d'infections par le COVID-19 y a été enregistré, en particulier chez les camionneurs. On a signalé de nombreux cas de conducteurs de camions harcelés et attaqués par suite de rumeurs selon lesquelles ils dissémineraient le coronavirus dans l'ensemble de l'Afrique de l'Est (Wasike, 2020).

Une avancée a été réalisée le 12 mai 2020, lorsque quatre des six chefs d'État des pays membres de la CAE (Kenya, Ouganda, Rwanda et Soudan du Sud) ont tenu une réunion en ligne pour discuter de la coordination de la riposte au COVID-19. Il a été décidé de désigner les ministres

Figure V : Difficultés transfrontalières en Afrique de l'Est



Sources : Eastern Africa Grain Council (2020a; 2020b) et TradeMark East Africa (2020)

chargés de la santé, des transports et des affaires de la CAE comme coordonnateurs des plans de riposte contre le COVID-19 dans la région. En vertu d'importantes résolutions relatives à la facilitation du commerce transfrontalier, les États partenaires devront :

- » Mettre au point et adopter, aux fins d'une utilisation immédiate, un système CAE de surveillance et de suivi numériques des cas de COVID-19 parmi les conducteurs et les équipages de camions ;
- » Développer un mécanisme régional pour la certification des tests COVID-19 et le suivi des conducteurs de camions ;
- » Donner la priorité aux chaînes de valeur et d'approvisionnement régionales afin de soutenir la production locale de produits et de fournitures médicales essentiels, notamment les masques, les désinfectants, le savon, les combinaisons, les écrans faciaux, les aliments transformés et les respirateurs, dans le cadre des efforts déployés pour lutter contre le COVID-19 dans la région ;
- » Faciliter les activités agricoles pendant la pandémie et la période post-COVID-19 et soutenir les chaînes de transformation et de valeur des produits agricoles en tant que mesure de substitution des importations ;
- » Mettre en place des programmes de financement à des fins spécifiques pour les petites et moyennes entreprises, afin de les protéger des effets négatifs de la pandémie de COVID-19 (Bizimungu, 2020).

Face à une situation d'impasse dans la région, la CAE a intensifié ses efforts pour coordonner la riposte des États partenaires au COVID-19, afin de faciliter des échanges transfrontaliers libres

Figure VI : Camions à la frontière de Malaba en Ouganda (27 mai 2020)



Source : Les photographies sont publiées avec l'aimable autorisation de l'Eastern Africa Grain Council (Conseil céréalier d'Afrique de l'Est). Elles ont été tirées des rapports hebdomadaires du Conseil sur la pandémie de COVID-19 (Eastern Africa Grain Council, 2020a).

et rapides. Le 24 avril 2020, le Comité de coordination régional ad hoc de la CAE sur la riposte au COVID-19 a signé et publié les directives administratives de la Communauté visant à faciliter la circulation des biens et des services pendant la pandémie de COVID-19 (Communauté d'Afrique de l'Est, 2020a). Les objectifs des directives sont les suivants :

1. Compléter les mesures nationales de lutte contre la pandémie de COVID-19 ;
2. Assurer une circulation fluide et ininterrompue des biens et des services pendant la pandémie de COVID-19 ;
3. Encourager la production locale de produits essentiels pendant la pandémie de COVID-19 ;
4. Renforcer la sensibilisation régionale aux mesures mises en place contre la pandémie de COVID-19 ;
5. Atténuer l'impact négatif du COVID-19 sur la libre circulation des biens et des services.

Dans ces directives, le mouvement des camions et du fret est classé dans la catégorie des services essentiels. Pour soutenir la mise en œuvre de ces directives et les progrès réalisés dans le cadre des résolutions des chefs d'État, la CAE a lancé un certain nombre d'initiatives ciblées, dont beaucoup ont maintenant été officiellement adoptées par les États partenaires.

Distribution de laboratoires mobiles et de kits de test : Le secrétariat de la CAE a déployé des laboratoires mobiles et des kits de test de coronavirus dans tous les États partenaires de la CAE, dans le cadre d'un don de 1,8 million de dollars du projet de laboratoires mobiles financé par le Gouvernement allemand par l'intermédiaire de la KfW². Le secrétariat s'est engagé à distribuer des véhicules équipés de matériel de laboratoire et de TIC, ainsi que tous les consommables nécessaires d'un laboratoire pleinement fonctionnel pour effectuer des tests de COVID-19 (Communauté d'Afrique de l'Est, 2020b). Au 2 mai 2020, neuf laboratoires mobiles avaient été déployés dans les États partenaires (Anami, 2020).

² La KfW est une banque publique de développement allemande. Le nom, « KfW », est l'abréviation de son nom d'origine : Kreditanstalt für Weideraufbau (Institut de crédit pour la reconstruction).

Système électronique régional de suivi des marchandises et des conducteurs : Le 29 mai 2020, les États partenaires de la CAE ont adopté le système électronique régional de suivi des marchandises et des conducteurs de la CAE, qui est désormais hébergé au siège de la CAE à Arusha, en République-Unie de Tanzanie. Le système est conçu pour partager des informations sur les camionneurs en s'appuyant aussi bien sur les données qui sont gérées et exploitées par les autorités fiscales de la région que sur les systèmes d'information sanitaire existants dans les États partenaires. Les camionneurs doivent se soumettre à un test avant les formalités de dédouanement et d'immigration. Le système électronique régional de suivi des marchandises est ensuite utilisé pour suivre les déplacements des conducteurs, de sorte que lorsque les résultats des tests sont connus, les camionneurs dont le test est positif sont immédiatement interceptés et mis en quarantaine. Le système fait obligation aux camionneurs de télécharger une application sur leur téléphone portable, ce qui permet aux utilisateurs de partager des informations par-delà les frontières de manière transparente. Le système de surveillance numérique s'interface et se connecte directement aux laboratoires désignés dans les États partenaires (Communauté d'Afrique de l'Est, 2020c).

Certificat de test COVID-19 de la CAE : Le 29 mai 2020, les États partenaires ont adopté le certificat de test COVID-19 de la CAE pour les camionneurs et les membres d'équipage, afin de faciliter une approche commune de la certification des résultats des personnes ayant subi le test de COVID-19. Les certificats de test délivrés aux conducteurs et aux membres d'équipage qui ont subi des tests sont partagés avec toutes les parties prenantes, tant aux centres des tests désignés qu'aux points de passage des frontières dans la région. Le certificat reconnu par la CAE est valable 14 jours et permet à ceux qui en sont pourvus de voyager dans la région sans être soumis à de nouveaux tests, à moins qu'ils ne présentent des signes et symptômes de COVID-19 lors des contrôles aux points de passage à l'aide de l'outil de dépistage. Les certificats sont délivrés uniquement aux conducteurs et aux membres d'équipage dont le test COVID-19 est négatif. Les personnes dont le test est positif doivent suivre les protocoles nationaux existants pour accéder aux soins et à d'autres services (Communauté d'Afrique de l'Est, 2020c).

Sensibilisation et mobilisation de la population : Le secrétariat de la CAE a mis en place un Comité de coordination régionale sur les risques, la communication et la mobilisation de la population. Le Comité a mobilisé des ressources pour l'atténuation des risques et la mobilisation de la population afin de réduire la propagation du COVID-19 dans la région. Ce cadre d'intervention est mis en œuvre par les États et les organismes partenaires, notamment la Fédération internationale des sociétés de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge. Le secrétariat prévoit d'élaborer des documents harmonisés de sensibilisation au COVID-19 qui seront diffusés dans la région et adaptés à leur contexte par les différents États partenaires (Communauté d'Afrique de l'Est, 2020b).

Renforcement des capacités dans les aéroports : Le secrétariat de la CAE assure le renforcement des capacités du personnel des huit aéroports internationaux de la région dans le cadre de l'aide reçue du Gouvernement allemand. Les formations sont organisées et coordonnées par l'Agence de la supervision de la sûreté et la sécurité de l'aviation civile et assurées par les Médecins volants de l'African Medical and Research Federation (Fondation africaine pour la médecine et la recherche). Les cours de formation initiale s'adressent à un total de 240 membres clés du personnel aéroportuaire qui devraient être le fer de lance de l'élaboration et de la mise en œuvre de stages de formation ciblées pour tous les autres membres du personnel aéroportuaire (Eastern Africa Grain Council, 2020a). La formation et le

renforcement des capacités sont également des éléments essentiels couverts par les directives administratives de la CAE mentionnées précédemment.

Si les États membres de la CAE restent gravement touchés par le COVID-19 en ce qui concerne les perturbations aux frontières (voir encadré 2), ces directives et initiatives régionales devraient offrir une base pour la mise en place d'une plus grande coordination au niveau national. Les directives régionales ont l'avantage de refléter les priorités régionales et de ne pas être motivées par les intérêts nationaux d'un seul pays, réduisant ainsi la probabilité de comportements non coopératifs et de litiges. Des files d'attente plus courtes aux frontières sont déjà observées suite au lancement du certificat harmonisé de test COVID-19 de la CAE.

Afin de limiter le risque de diffusion transfrontalière du COVID-19 par les conducteurs de camion au sein de la CAE, l'Union africaine, l'Organisation internationale pour les migrations

Encadré 2 : Opérations frontalières du Kenya au 5 juin 2020

Selon le rapport COVID-19 Supply Chain and Markets Update du 5 juin 2020, publié par le Bureau de pays du Programme alimentaire mondial (PAM) au Kenya, quatre des huit postes-frontières douaniers évalués ont déclaré des opérations tout à fait normales, à savoir Busia (Kenya-Ouganda), Lokichoggio (Kenya-Soudan du Sud), Moyale (Kenya-Éthiopie) et Lunga Lunga (Kenya-République-Unie de Tanzanie). Toutefois, des difficultés subsistent aux quatre autres postes-frontières, comme expliqué ci-dessous.

Malaba (Kenya-Ouganda) : De longues files d'attente à la frontière (80 km) ont été signalées en mai 2020. Ces files d'attente ont été causées par les conducteurs de camion commerciaux voyageant sans certificat de test COVID-19 ou avec un certificat non valide. Le Kenya est considéré comme un pays à haut risque, notamment par les autorités ougandaises. Le 1er juin 2020, le Ministère kényan de la santé a envoyé un groupe de travail sur l'autoroute Webuye-Malaba pour prélever des échantillons auprès des conducteurs de camion qui faisaient la queue. Les échantillons sont envoyés soit à l'hôpital universitaire central Moi à Eldoret, soit à l'hôpital du district de Kisumu. Le traitement des résultats des tests prend entre 24 et 48 heures. Cela a permis de réduire la longueur des files d'attente à moins de 40 km. Un couloir de passage rapide pour les conducteurs de camion munis d'un certificat de test COVID-19 valide a également été créé, et la circulation des camions entrant au Kenya est devenue complètement fluide.

Nadapal (Kenya-Soudan du Sud) : Une nouvelle politique publiée par le Gouvernement du Comté de Turkana oblige tous les conducteurs de camions à se soumettre au test, qu'ils soient détenteurs ou non d'un certificat de test COVID-19 valide. Ce processus prend environ trois jours et a donc créé de légers retards à la frontière. Le Gouvernement du Comté insiste pour réaliser ses propres tests afin de lutter contre les certificats non authentiques.

Namanga (Kenya-République-Unie de Tanzanie) : Le Commissaire de district chargé, en Tanzanie, de la frontière a fermé cette dernière à partir du 2 juin 2020, en invoquant un risque élevé d'infection par le COVID-19 chez les conducteurs kényans. Les camions ne peuvent pas passer et des files d'attente s'allongent des deux côtés de la frontière.

Lwakhakha (Kenya-Ouganda) : Il s'agit d'une frontière douanière dans le comté de Bungoma utilisée comme une alternative à la frontière de Malaba. C'est une frontière satellite servant principalement à faciliter la circulation des camions vides à destination ou en provenance de Malaba. Lwakhakha sert principalement à décongestionner le trafic ou fait office de dispositif de gestion de crise, et les camions utilisant cette frontière doivent respecter la stricte limite de capacité de 10 tonnes par camion. Cela signifie que les camions commerciaux normaux qui sont chargés avec un poids brut par essieu de 48 tonnes ne peuvent pas utiliser la route qui relie à ce poste frontière, car ils l'endommageraient. L'infrastructure routière est très pauvre malgré le nouveau goudronnage des routes.

Source : Bureau de pays du Programme alimentaire mondial (PAM) au Kenya, COVID-19 Supply Chain and Markets Update, 5 juin 2020.

(OIM), le Fonds des Nations Unies pour l'enfance (UNICEF) et l'OMS ont également préparé un ensemble de recommandations pour la prévention et le contrôle des infections concernant les conducteurs de camion à différentes étapes de leur voyage (avant le départ, aux points d'entrée et dans les différents pays qu'ils traversent). Les recommandations sont fondées sur les meilleures pratiques internationales en matière de tests, de dépistage, de certification, d'hygiène et d'utilisation d'équipements de protection individuelle. Cet ensemble offre des conseils techniques impartiaux sur la manière de faciliter le commerce tout en luttant contre le COVID-19 (Union africaine, Organisation internationale pour les migrations, Fonds des Nations Unies pour l'enfance et Organisation mondiale de la santé, 2020).

De plus, de nombreuses organisations de commerce et de développement présentes en Afrique de l'Est ont investi des ressources pour aider les États partenaires de la CAE à répondre au COVID-19 et à faciliter les échanges. TradeMark East Africa travaille en étroite collaboration avec le secrétariat de la CAE pour mettre en place un groupe de travail chargé d'orienter les travaux communs en réponse au COVID-19, notamment dans les domaines clés suivants : approfondissement des protocoles de sécurité du commerce, soutien aux réponses coordonnées en matière de politique commerciale, traçage des conducteurs et des couloirs, collaboration des frontières et des commerçants, réglementation et relèvement du fret aérien et du commerce électronique (TradeMark East Africa, 2020). L'Eastern Africa Grain Council (Conseil céréalier d'Afrique de l'Est) surveille la situation transfrontalière aux postes-frontières de la région et fait régulièrement rapport à ses membres. Il leur fournit également un soutien technique et logistique afin de faciliter le commerce des céréales, des intrants agricoles, des équipements et des services pendant la pandémie de COVID-19, et facilite les accords de fonds de roulement d'urgence avec les institutions financières partenaires en vue d'alléger les contraintes de liquidité (Eastern Africa Grain Council, 2020a). Les bureaux de pays du PAM en Afrique de l'Est publient chaque semaine des mises à jour de l'incidence du COVID-19 sur les chaînes d'approvisionnement et les marchés, et travaillent en étroite collaboration avec les gouvernements de la région pour soutenir les efforts de sécurité alimentaire (Programme alimentaire mondial, 2020).

Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO)

Les États membres de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) ont imposé divers niveaux de restrictions de voyage en réponse à la pandémie de COVID-19, et beaucoup d'entre eux ont entièrement fermé leurs frontières. Cette situation a entraîné d'importantes perturbations du commerce transfrontalier dans la région, notamment le long des principaux axes de transit tels que les corridors Cotonou-Niamey, Lomé-Ouagadougou et Abidjan-Lagos.

De nombreux pays d'Afrique de l'Ouest ont suspendu tout commerce transfrontalier à pied, mais autorisent les gros camions de marchandises à traverser la frontière après le couvre-feu. Les produits frais, la viande et les autres produits périssables sont généralement transportés la nuit en raison de la chaleur du jour. Les couvre-feux rendent néanmoins cette pratique impossible (à pied ou en véhicule) et ont contribué à un gaspillage important. De nombreux pays ont également imposé des contrôles sanitaires stricts sans recruter le personnel nécessaire, ce qui a contribué à une forte augmentation du temps nécessaire pour livrer les marchandises. Des rapports indiquent que les pots-de-vin le long des corridors ouest-africains ont augmenté de

Encadré 3 : Fermeture de la frontière entre le Ghana et le Togo en raison du COVID-19

Le 21 mars 2020, les autorités ghanéennes et togolaises ont fermé les frontières entre les deux pays. Cette fermeture visait à limiter la circulation transfrontalière des personnes, y compris des petits commerçants. Les gros camions et les véhicules utilisés pour le transport en gros sont autorisés à franchir la frontière après le couvre-feu (de 20 heures à 6 heures), à condition qu'ils respectent des mesures d'hygiène strictes.

Selon des sources à la frontière, depuis l'apparition du COVID-19, on observe de la part des petits commerçants une tendance croissante à unir leurs forces, à regrouper leurs marchandises et à payer un ensemble de frais aux camionneurs pour le transport et le dédouanement. C'est pourquoi les prix des principaux produits de base tels que le riz, les tomates et les poivrons ont augmenté d'environ 50 % dans les villes frontalières du Ghana. Les supermarchés de marque ne sont pas une option pour ces villes, ce qui fait qu'elles dépendent fortement des produits agricoles venant du Togo.

Fermeture de la frontière Aflao-Kodjoviakope en Afrique de l'Ouest



Source : Photographie prise par un agent recenseur de la CEA le 18 avril 2020.

Source : Luke, Masila et Sommer (2020).

30 % depuis l'apparition du COVID-19 en raison du ralentissement général du transport routier, qui a facilité l'augmentation du nombre de cas d'extorsion (Institut international de recherche sur les politiques alimentaires, 2020).

Au vu des perturbations du commerce transfrontalier, les chefs d'État de la CEDEAO sont convenus, le 23 avril 2020, de coordonner les mesures dans toute la région afin de stopper la propagation de la pandémie et de faciliter la libre circulation des biens et des personnes. Afin d'assurer une coordination de haut niveau des efforts régionaux pour contenir le COVID-19, ils ont désigné le Président du Nigéria Champion de la CEDEAO pour le processus de riposte au COVID-19 et d'éradication de la pandémie.

À l'instar d'autres communautés économiques régionales, la CEDEAO a établi un ensemble de directives pour la facilitation harmonisée du commerce et du transport transfrontaliers dans le contexte du COVID-19. Examinées par le Comité ministériel de coordination des transports, de la logistique et du commerce de la CEDEAO le 17 juin 2020, les directives devraient être soumises pour adoption aux chefs d'État de la Communauté. Leurs objectifs (Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest, sous presse) sont les suivants :

1. Définir des mesures immédiates pour assurer la fourniture sans interruption d'équipements médicaux, de biens essentiels et de personnel dans la lutte contre la pandémie de COVID-19 dans les États membres de la CEDEAO ;
2. Faciliter la mise en œuvre coordonnée des mesures nationales de lutte contre le COVID-19 relatives au transport transfrontalier ;
3. Assurer l'harmonisation des directives opérationnelles pour la réouverture des frontières aériennes, terrestres et maritimes conformément aux meilleures pratiques internationales du secteur en ce qui concerne le rétablissement de la confiance des utilisateurs tout en empêchant la propagation transfrontalière du COVID-19.

Les directives devraient permettre à terme la *réouverture* du commerce transfrontalier et non pas seulement sa *facilitation*. Cet objectif en dit sur la sévérité et la rigueur des fermetures de frontières dans la région, qui ont entraîné l'arrêt brutal du commerce de nombreux biens et services, y compris des produits essentiels, et un ralentissement important de l'activité économique. Le 17 juin 2020, le Comité ministériel de coordination a également recommandé la réouverture harmonisée et progressive des frontières terrestres, aériennes et maritimes pour rétablir les activités économiques transfrontalières, en particulier pour la circulation du personnel humanitaire, des fournitures et équipements médicaux et des biens essentiels. Cette réouverture dépend de la mise en œuvre des directives proposées pour le commerce transfrontalier, et des directives régionales complémentaires pour l'atténuation des risques sanitaires. La recommandation devrait être soumise aux chefs d'État de la CEDEAO, en même temps que les directives.

Les ministres ont donné leur avis sur une approche en trois phases de l'ouverture des frontières terrestres et aériennes, en commençant par les transports intérieurs locaux aériens et terrestres au sein des États membres de la CEDEAO. La deuxième phase prévoit l'ouverture des frontières terrestres et aériennes entre les États membres de la CEDEAO, afin de permettre la libre circulation des biens et des personnes sur la base d'une application stricte des directives proposées pour l'harmonisation et la facilitation du commerce et des transports transfrontaliers dans la région de la CEDEAO. Après un examen de l'évolution de la pandémie de COVID-19 dans les États membres, une troisième phase sera lancée pour ouvrir les frontières aériennes et terrestres à d'autres pays ayant des niveaux faibles et contrôlés (selon les classifications de l'OMS) de taux de contamination par le COVID-19 (Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest, 2020a).

Le Comité ministériel de coordination de la CEDEAO a également préconisé :

- » Le partage d'informations précises sur les mesures d'ouverture entre les États membres ;
- » Le déploiement rapide des nouveaux systèmes interconnectés de gestion des marchandises et du transit de la CEDEAO pour faciliter le dédouanement rapide et sûr des marchandises en transit ;
- » Le partage d'informations sur les directives et les règlements relatifs au COVID-19 de la CEDEAO avec le secteur privé, notamment les compagnies maritimes, les compagnies aériennes, les transporteurs et les négociants transfrontaliers ;

- » Une collaboration étroite aux frontières entre les services des douanes et de l'immigration;
- » Un mécanisme de coordination efficace pour suivre la mise en œuvre des directives, en utilisant les structures et comités nationaux ou régionaux existants chargés de veiller à la bonne application des protocoles relatifs à la libre circulation.

Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC)

Les pays d'Afrique australe ont mis en place diverses mesures de confinement et de restriction des déplacements pour lutter contre le COVID-19. Les postes-frontières ont mis en place des mesures strictes pour contenir la propagation du virus et les administrations douanières ont activé les systèmes de gestion des risques. La plupart des processus sont désormais en ligne afin de réduire les contacts directs et l'exposition au virus, et le contrôle physique des marchandises a été suspendu.

Plus de 80 % des marchandises importées et exportées dans la zone de la SADC sont transportées par la route. Les mesures de confinement liées au COVID-19 dans les États membres et les

Encadré 4: Perturbations aux frontières en Zambie

La Zambie a imposé une quarantaine obligatoire pour les conducteurs de camion au poste frontière de Livingstone. Les conducteurs de camions en transit se plaignent d'être contrôlés au moins deux fois, en Afrique du Sud et au Zimbabwe ou en Namibie, avant d'atteindre ce poste frontière, et font valoir qu'il n'est donc pas nécessaire de les retenir à Livingstone. Selon eux, le poste frontière ne dispose pas d'installations sanitaires et les camions transportant des substances hautement inflammables ne peuvent pas se garer à une distance appropriée des autres.

Au poste frontière à guichet unique de Chirundu, les procédures zambiennes ont créé d'importants encombrements. Le 2 avril 2020, il y avait une queue d'environ 9 km du côté zimbabwéen de la frontière. En moyenne, les conducteurs dorment dans leur camion deux nuits d'affilée sans accès à des toilettes.

Des conducteurs de camion bloqués au poste frontière de Livingstone (30 mars 2020)



Source : La photographie est publiée avec l'aimable autorisation du forum des membres de la Federation of Clearing and Forwarding Associations of Southern Africa. (Thsuma, 2020)

Source : Thsuma (2020).

Encadré 5: Les échanges commerciaux aux points de passage non officiels atteignent des sommets alors que le Zimbabwe est confronté à l'insécurité alimentaire

Suite à l'apparition du COVID-19, le Ministère sud-africain des travaux publics et des infrastructures a pris la décision de réparer et de remplacer une clôture de 40 km au poste frontière entre l'Afrique du Sud et le Zimbabwe à Beitbridge. Selon le Ministère des travaux publics et des infrastructures, l'objectif était d'empêcher les passages « illégaux » qui pourraient aggraver la propagation du COVID-19. Les réparations ont été achevées le 20 avril 2020 et le 27 avril 2020, le Ministère sud-africain de la défense a reçu l'ordre d'intensifier les patrouilles le long de la clôture frontalière (Slater, 2020).

Pourtant, avec la pandémie de COVID-19, l'insécurité alimentaire est devenue un grave problème au Zimbabwe. Malgré la réparation récente de la clôture frontalière, des milliers de personnes traverseraient illégalement la frontière de Beitbridge chaque jour pour acheter des denrées alimentaires dans la ville voisine de Musina (Province de Limpopo). Les camionneurs sud-africains sans travail en raison du confinement lié au COVID-19 ont commencé à transporter des marchandises de Musina vers les Zimbabwéens qui attendent à la frontière. Les produits alimentaires qui traversent ainsi la frontière sont notamment de la farine de maïs, du sucre et du poulet (Bosch, 2020).

Le nombre de passages non officiels de la frontière augmente en raison des encombrements et des retards importants aux postes-frontières officiels. Selon des conducteurs de camion qui utilisent le poste-frontière de Beitbridge, les files de camions en attente d'autorisation peuvent s'étendre sur près de 10 km jusqu'à Beitbridge, en Afrique du Sud, et il faut parfois cinq jours pour traverser la frontière. Avant le confinement, deux heures auraient suffi pour passer au Zimbabwe depuis l'Afrique du Sud. Aujourd'hui, il faut presque une semaine (Chiguvare, 2020).

mesures de santé publique connexes ont entraîné des retards importants dans la circulation des véhicules et, par la suite, dans la livraison des fournitures médicales et alimentaires essentielles au point d'utilisation. Le confinement sévère et les mesures frontalières en Afrique du Sud, le plus grand fournisseur au sein de la SADC, ont porté un coup significatif aux petits pays enclavés et dépendants des importations dans la région.

Ces retards aux frontières devraient avoir des conséquences néfastes sur la sécurité alimentaire des ménages vulnérables. Selon la dernière mise à jour trimestrielle de la SADC sur la sécurité alimentaire régionale, il est probable que le COVID-19 aura un impact majeur sur la sécurité alimentaire et nutritionnelle et sur les moyens de subsistance au sein de la SADC, où l'on estime à près de 43 millions les personnes qui sont en situation d'insécurité alimentaire aiguë. Bien que la région dispose de suffisamment de stocks de céréales exportables (principalement l'Afrique du Sud), les restrictions instituées pour contrôler la propagation du COVID-19 ont réduit l'accès à la nourriture, en créant des blocages dans les chaînes d'approvisionnement alimentaire transfrontalières (Communauté de développement de l'Afrique australe, 2020b).

La gestion coordonnée des frontières entre certains pays (dont l'Afrique du Sud, le Botswana, le Mozambique et la Namibie) a contribué à atténuer les perturbations aux frontières dans certaines parties de la région. Par exemple, la collaboration entre les autorités sud-africaines et zimbabwéennes au poste-frontière de Beitbridge a facilité la circulation des camions. Au poste-frontière de Machipanda-Forbes, les douaniers mozambicains ont d'abord paniqué et ont brièvement arrêté les personnes entrant dans leur pays, mais le problème a été résolu en quelques heures grâce à l'intervention de hauts fonctionnaires. Désormais, les camions entrent

au Mozambique et en sortent maintenant, bien que le rythme soit plus lent que d'habitude en raison du contrôle des conducteurs par les autorités frontalières (Thsuma, 2020).

Le ralentissement général du commerce transfrontalier et l'incohérence des réponses aux frontières ont stimulé les efforts d'alignement des processus et des procédures dans la région de la SADC. Le 6 avril 2020, le Conseil des ministres de la SADC a adopté des directives régionales pour harmoniser et faciliter la circulation des biens et services essentiels dans la région pendant la pandémie de COVID-19. À l'instar des directives élaborées par d'autres communautés économiques régionales, les directives de la SADC (Communauté de développement de l'Afrique australe, 2020d et 2020f) visent les objectifs suivants :

4. Limiter la propagation du COVID-19 par le transport transfrontalier ;
5. Faciliter la mise en œuvre des mesures nationales contre le COVID-19 relatives au transport transfrontalier ;
6. Faciliter la circulation des biens essentiels tels que le carburant, la nourriture et les médicaments ;
7. Limiter les mouvements massifs inutiles de passagers à travers les frontières ;
8. Harmoniser et coordonner les politiques, les réglementations et les mesures d'intervention nationales relatives au transport pendant le COVID-19.

Les directives recommandent la simplification et l'automatisation des processus et des documents de facilitation du commerce et des transports, ainsi que le partage d'informations, et fournissent des orientations sur les services à fournir par les gouvernements, les opérateurs de transport et les associations d'opérateurs de transport pendant la pandémie de COVID-19. Les États membres sont tenus d'établir ou de désigner un comité national de facilitation des transports et des échanges ou des structures ayant des mandats similaires. Ces comités seront chargés de coordonner la mise en œuvre des directives et, en particulier, de faciliter la résolution des problèmes opérationnels aux frontières ou aux barrages routiers pendant la pandémie de COVID-19 (Communauté de développement de l'Afrique australe, 2020e).

Le secrétariat de la SADC a également mis en place une cellule régionale de facilitation du commerce et des transports dans le cadre du COVID-19 afin d'aider les États membres à coordonner la coopération dans la mise en œuvre des mesures liées au commerce et aux transports pendant la pandémie COVID19 (Communauté de développement de l'Afrique australe, 2020e). Cet organisme régional a compilé des lois et des règlements nationaux sur les transports dans le cadre du COVID-19 provenant de 11 États membres, et a commencé à les analyser pour vérifier leur cohérence avec les directives régionales. L'analyse a indiqué qu'il existait un certain nombre de barrières non tarifaires ou de perturbations du commerce transfrontalier, notamment :

- » **Des exigences strictes en matière de quarantaine :** Une politique de quarantaine obligatoire en Zambie pour tous les conducteurs et véhicules entrants, y compris les conducteurs transportant des marchandises essentielles et périssables ;

- » **Des frais d'escorte de police :** Les frais élevés perçus pour les escortes de police dans certains États membres ont suscité le mécontentement des opérateurs et des conducteurs;
- » **Des visas pour les conducteurs de camions commerciaux :** La suspension par le Mozambique de la délivrance de visas aux conducteurs de camions commerciaux a des répercussions négatives sur les États membres qui utilisent le port de Beira ;
- » **Le blocage des camions étrangers :** Les chauffeurs de transport transfrontalier du Malawi se sont mis en grève, exigeant d'être approvisionnés en équipements de protection individuelle et de recevoir une indemnité de risque face au COVID-19. Les chauffeurs en grève ont menacé de bloquer l'entrée des camions étrangers au Malawi jusqu'à ce que leurs demandes soient satisfaites.

Plus généralement, l'analyse a révélé qu'il existe des différences dans la manière dont les États membres mettent en œuvre les lois et règlements relatifs au commerce et au transport pendant la situation d'urgence due au COVID-19. La congestion aux postes-frontières reste importante en raison du manque d'harmonisation des mesures de santé publique aux frontières, telles que les politiques de tests et de quarantaine. Malgré ces difficultés, certaines bonnes pratiques émergent et sont résumées dans l'encadré 6 (Communauté de développement de l'Afrique australe, 2020a). Comme dans le cas de la CAE, cela met en évidence l'application incohérente des directives relatives au COVID-19 en matière de commerce et de transport, et souligne la nécessité d'un plus grand alignement et d'une meilleure coopération entre les autorités frontalières.

Encadré 6 : Bonnes pratiques en matière de commerce transfrontalier dans la région de la SADC

Botswana et Zambie : Les deux pays ont coopéré pour dégager la route qui était encombrée à Kazungula au cours de la première semaine pendant laquelle les États membres ont appliqué les mesures nationales relatives au COVID-19 en organisant un dédouanement conjoint, en établissant une collaboration entre les agences frontalières et en autorisant l'utilisation du pont de construction temporaire.

République démocratique du Congo et Zambie : Les deux pays ont collaboré pour décongestionner le trafic qui s'était développé à Kasumbalesa, notamment en simulant les modalités opérationnelles d'un poste frontalier unique, qui permet aux fonctionnaires d'un État d'opérer conjointement à partir du territoire de l'autre, et en ouvrant une liaison routière supplémentaire entre les frontières.

Zimbabwe : Le pays a conçu et publié une carte des relais routiers et des garages qui pourraient être utilisés par les camions pendant la pandémie de COVID-19.

Namibie : Grâce à un partenariat public-privé, une installation de quarantaine temporaire a été construite pour les camions à Walvis Bay. L'installation est entièrement équipée dans le respect des normes d'hygiène de lutte contre le COVID-19, d'installations de repos et de sanitaires, et est sécurisée par la police qui protège les conducteurs, la cargaison et les véhicules.

Angola : Les exigences relatives à la présentation de copies papier originales et estampillées des documents ont été simplifiées ou supprimées, et les documents électroniques sont désormais acceptés.

Source : SADC Regional Response to COVID-19 Pandemic, Bulletin No.6 (Communauté de développement de l'Afrique australe, 2020a)

Le 29 mai 2020, le Conseil ministériel de la SADC a chargé le secrétariat : a) d'accélérer le développement d'un système régional de suivi et de contrôle électronique pour soutenir l'application des directives générales; b) de se coordonner avec le COMESA et la CAE dans le cadre de l'Accord tripartite, et avec la Commission de l'Union africaine pour aligner et harmoniser les directives visant à faciliter les échanges commerciaux pendant la pandémie de COVID-19; et c) d'établir une plateforme en ligne qui facilitera l'accès aux informations concernant la production et le commerce d'équipements et de fournitures médicales (Communauté de développement de l'Afrique australe, 2020a).

Le 23 juin 2020, le secrétariat de la SADC a publié un document intitulé *Revised Guidelines and Regional Standard Operating Procedures (SOPs) for Management and Monitoring of Cross Border Road Transport at Designated Points of Entry and COVID-19 Checkpoint* (Directives révisées et directives générales régionales pour la gestion et la surveillance du transport routier transfrontalier aux points d'entrée désignés et aux points de contrôle du COVID-19). Cette publication comprend une recommandation de protocole d'essai, la reconnaissance mutuelle des résultats de test et une période de validité recommandée pour les tests. Ces propositions sont très semblables au certificat de test COVID-19 de la CAE (Communauté de développement de l'Afrique australe, 2020c). Les directives révisées suppriment le principe qui limite la facilitation de la circulation des biens et des services dans la région aux seuls biens et services dits essentiels pendant la pandémie de COVID-19. Cette révision signifie que tous les biens, marchandises et services sont autorisés à circuler entre les États membres, tandis que des mesures de santé publique sont respectées dans le cadre de la sécurité du commerce. Cependant, la priorité est donnée aux produits essentiels (Communauté de développement de l'Afrique australe, 2020d). Il s'agit d'une étape de la réouverture complète du commerce transfrontalier, qui repose sur l'hypothèse que la pandémie de COVID-19 durera un certain temps, et que tous les produits qui circulent à travers les frontières créent des affaires et de la croissance, et aident à améliorer la vie des gens dans la région (Poverello, 2020).

Table 2: Comparison across regional economic communities of guidelines to facilitate the movement of goods and services

	Date of introduction	Scope	Alignment
COMESA	<ul style="list-style-type: none"> 14 May 2020: Adopted by the eighth meeting of the Extra-ordinary Council of Ministers 10 June 2020: Published and gazetted 	<ul style="list-style-type: none"> Facilitating cross-border movement of relief and essential supplies Transport of goods and cross-border freight transport operations Cross-border road passenger transport Air transport Other modes of cross-border transport Regulating and controlling trucks, aircraft and vessels carrying essential goods and services Handling of cargo at ports of entry Movement of goods in transit/inland deliveries Customs authorities support to the economy and sustaining of supply chain continuity Trade in services Monitoring and evaluation 	Aligned to COVID-19 guidelines of the African Union, EAC, SADC, WCO and WHO
EAC	<ul style="list-style-type: none"> 24 April 2020: Signed and published by the EAC Ad-Hoc Regional Coordination Committee on COVID-19 Response Not officially adopted by member States 	<ul style="list-style-type: none"> Trade facilitation Gazetted transit routes Handling of cargo at ports of entry/ internal borders Movement of goods in transit/inland deliveries Priority treatment for cargo mitigating the COVID-19 pandemic Payments and communication services Application of customs laws and interpretation Inspection of goods for quality and safety Exchange and sharing of information Training and capacity building Monitoring and evaluation 	Aligned to the COVID-19 guidelines of WCO and WHO
ECOWAS	<ul style="list-style-type: none"> 17 June 2020: Guidelines were adopted by ECOWAS Ministerial Coordinating Committee Scheduled to be presented to the Summit of the ECOWAS Authority of Heads of State and Government for adoption 	<ul style="list-style-type: none"> Protection for transport sector workers and passengers Air transport Cross-border land transport and free movement of persons Border formalities Transit formalities Operation of seaports Trade facilitation of COVID-19 goods and services Advocacy and information sharing Gender considerations Monitoring and evaluation 	Aligned to the COVID-19 guidelines of WHO, WCO, WTO, IOM, IMO, ICAO, African Union Commission, Africa Civil Aviation Council, IATA, UNCTAD and IRO
SADC	<ul style="list-style-type: none"> 6 April 2020: Adopted by Council of Ministers Revised guidelines were published on 23 June 2020 	<ul style="list-style-type: none"> Cross-border freight transport operations (all goods and services) Cross-border road passenger transport Regulation of other modes of cross-border transport Services and facilities to be provided Regulating and controlling trucks carrying essential goods and services Monitoring and evaluation 	Assume member States are implementing policies and measures to combat COVID-19 recommended by WHO, WCO, ICAO and IMO

Source: COMESA (2020), EAC (2020), ECOWAS (in press), SADC (2020d and 2020f).

Comparaison des directives des communautés économiques régionales relatives à l'échange des biens et des services dans le contexte de la pandémie de COVID-19

Au moment où les pays africains s'apprêtent à s'engager dans la mise en œuvre de l'Accord portant création de la Zone de libre-échange continentale africaine, il est impératif que les communautés économiques régionales harmonisent et coordonnent la mise en œuvre des directives relatives au commerce et au transport dans le cadre du COVID-19. De nombreux pays font partie de plusieurs communautés économiques régionales, mais ces dernières ont décidé de fixer des objectifs communs de facilitation des échanges dans le cadre de l'Accord. Le tableau 2 présente une comparaison des directives existantes des communautés économiques régionales visant à faciliter l'échange des biens et des services à travers les frontières, et démontre qu'un degré important d'alignement existe déjà.

Les directives de la SADC ont été les premières à être adoptées, le 6 avril 2020. Celles de la CAE ont été signées et publiées par le Comité régional de coordination régional sur la réponse au COVID-19, le 24 avril 2020, mais n'ont pas encore été officiellement adoptées par les États membres. Toutes énoncent des repères importants pour l'élaboration des directives de la SADC, qui ont été adoptées le 14 mai 2020. Les directives de la CEDEAO ont été adoptées par le Comité ministériel de coordination plus récemment, le 17 juin 2020, et devraient être présentées prochainement au Sommet des chefs d'État pour adoption. Le calendrier progressif de l'introduction des directives dans les communautés économiques régionales a permis un processus d'apprentissage et d'alignement entre les groupements régionaux.

Les directives ont également été alignées sur les meilleures pratiques régionales et internationales. C'est le cas notamment des directives relatives au COVID-19 élaborées par la Commission de l'Union africaine, la Commission africaine de l'aviation civile, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), l'Organisation maritime internationale (OMI), l'Organisation internationale pour les migrations (OIM), l'Organisation mondiale des douanes, l'Organisation mondiale de la Santé et l'Organisation mondiale du commerce (OMC).

La facilitation de la circulation transfrontalière des biens et services essentiels liés à la pandémie de COVID-19 s'est vu attribuer un rang de priorité dans les directives de toutes les communautés économiques régionales. Elle concerne généralement les transports terrestres, portuaires et aériens, y compris le commerce de transit. Les directives soulignent l'importance qu'il y a à faciliter le commerce dans un environnement « sûr », doté notamment de moyens pour le dépistage et les tests ainsi que de procédures et installations sanitaires, de quarantaine et de distanciation physique appropriées. La plupart des directives encouragent l'utilisation d'outils numériques pour soutenir la transition vers un commerce sûr. L'importance de diffuser des informations sur les sujets couverts par les directives et de soutenir le renforcement des moyens d'action propres à assurer le respect des nouvelles réglementations concernant le COVID-19

Tableau 2 : Comparaison des directives des communautés économiques régionales visant à faciliter l'échange des biens et des services

	Date de lancement	Portée	Alignement
COMESA	<ul style="list-style-type: none"> 14 mai 2020 : Adoption par la huitième réunion extraordinaire du Conseil ministériel 10 juin 2020 : Publication officielle 	<ul style="list-style-type: none"> Facilitation de l'acheminement transfrontalier des secours et des fournitures essentielles Transport de marchandises et opérations de transport transfrontalier de marchandises Transport routier transfrontalier de voyageurs Transport aérien Autres modes de transport transfrontalier Réglementation et contrôle des camions, des avions et des navires transportant des biens et des services essentiels Manutention du fret aux points d'entrée Circulation des marchandises en transit et livraisons intérieures Soutien des autorités douanières à l'économie et au maintien de la continuité de la chaîne d'approvisionnement Commerce des services Suivi et évaluation 	Aligné sur les directives relatives au COVID-19 de l'Union africaine, de la CAE, de la SADC, de l'OMD et de l'OMS
CAE	<ul style="list-style-type: none"> 24 avril 2020 : Signature et publication par le Comité spécial de coordination régionale de la CAE sur la réponse au COVID-19 Non adopté officiellement par les États membres 	<ul style="list-style-type: none"> Facilitation du commerce Voies de transit officiellement répertoriées Manutention du fret aux points d'entrée et aux frontières intérieures Circulation des marchandises en transit et livraisons intérieures Traitement prioritaire des cargaisons destinées à la lutte contre la pandémie de COVID-19 Services de paiement et de communication Application et interprétation de la législation douanière Contrôle de la qualité et de la sécurité des marchandises Échange et partage d'informations Formation et renforcement des capacités Suivi et évaluation 	Aligné sur les directives relatives au COVID-19 de l'OMD et de l'OMS
CEDEAO	<ul style="list-style-type: none"> 17 juin 2020 : Les directives ont été adoptées par le Comité ministériel de coordination de la CEDEAO Elles devraient être présentées au Sommet de l'Autorité des chefs d'État et de gouvernement de la CEDEAO pour adoption 	<ul style="list-style-type: none"> Protection des travailleurs et des passagers du secteur des transports Transport aérien Transport terrestre transfrontalier et libre circulation des personnes Formalités aux frontières Formalités de transit Exploitation des ports Facilitation du commerce des biens et des services dans le cadre du COVID-19 Sensibilisation et partage d'informations Égalité des sexes Suivi et évaluation 	Aligné sur les directives relatives au COVID-19 de l'OMS, de l'OMD, de l'OMC, de l'OIM, de l'OMI, de l'OACI, de la Commission de l'Union africaine, de la Commission africaine de l'aviation civile, de l'IATA, de la CNUCED et de l'Organisation interconfessionnelle
SADC	<ul style="list-style-type: none"> 6 avril 2020 : Adoption par le Conseil ministériel Publication des directives révisées le 23 juin 2020 	<ul style="list-style-type: none"> Opérations de transport transfrontalier de marchandises (tous les biens et services) Transport routier transfrontalier de voyageurs Réglementations des autres modes de transport transfrontalier Services et installations à fournir Réglementation et contrôle des camions transportant des biens et services essentiels Suivi et évaluation 	Mise en œuvre présumée par les États membres des politiques et mesures de lutte contre le COVID-19 recommandées par l'OMS, l'OMD, l'OACI et l'OMI

Sources : Marché commun de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe (2020), Communauté de l'Afrique de l'Est (2020), Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (sous presse), Communauté de développement de l'Afrique australe (2020d et 2020f).

est soulignée dans toutes les directives des communautés économiques régionales, bien qu'à des degrés différents et en utilisant diverses approches. Le suivi et l'évaluation sont également inclus en tant qu'élément central dans toutes les directives, ce qui reflète la nécessité d'un suivi continu des progrès de la mise en œuvre. Les directives de la SADC vont plus loin et exigent la création d'une cellule régionale de facilitation du transport et du commerce pour aider les États membres et les groupes de corridors et coordonner leurs actions dans la mise en œuvre des dispositions des directives pendant le COVID-19. Les directives de la CEDEAO sont les seules à comporter un volet consacré à l'égalité des sexes.

Certaines communautés économiques régionales et leurs États membres ont progressé dans certains domaines de la facilitation du commerce dans le contexte du COVID-19 et adopté des mesures pratiques pour compléter la mise en œuvre des directives existantes. Dans la présente section comparative est recensé un ensemble de bonnes pratiques en matière d'interventions destinées à assurer la sécurité des échanges commerciaux pendant la pandémie, en s'appuyant sur les expériences des quatre communautés économiques régionales analysées dans le présent rapport (tableau 3). La mise en œuvre coordonnée de ces bonnes pratiques sur l'ensemble du continent contribuerait à contenir la propagation transfrontalière du virus, tout en réduisant les coûts et en augmentant l'efficacité des échanges transfrontaliers.

Tableau 3 : Bonnes pratiques en matière de réglementation et d'interventions aux frontières relatives au COVID-19 dans les communautés économiques régionales

Examens médicaux	<ul style="list-style-type: none"> • Procéder à un examen médical obligatoire et approfondi de tous les chauffeurs et équipages de camions à l'arrivée et au départ • Coordonner les examens médicaux lorsqu'il existe un poste frontière unique en état de fonctionnement • Veiller à ce que tous les points de passage frontaliers soient dotés du personnel nécessaire pour effectuer les contrôles sanitaires et les tests de COVID-19
Tests et certification	<ul style="list-style-type: none"> • Déployer des laboratoires mobiles et des kits de test à tous les postes-frontières • Tester tous les conducteurs et l'équipage avant le début de leur voyage • Isoler immédiatement les personnes qui présentent des symptômes ou dont le test COVID-19 est positif, conformément aux directives nationales établies, et ne pas rapatrier les étrangers • Accélérer la circulation et le contrôle des personnes possédant un certificat de test COVID-19 négatif valide • Mettre au point un certificat de test régional harmonisé qui soit valable pendant une période de 14 jours et qui permette à son détenteur de voyager dans la région sans être soumis à un nouveau test, sauf s'il présente des symptômes de COVID-19 lors du dépistage aux points de contrôle à l'aide de l'outil de dépistage • Partager les certificats de test COVID-19 établis pour les conducteurs et les membres d'équipage qui ont subi des tests avec toutes les parties prenantes, tant aux points de test désignés et accrédités qu'aux points de passage frontaliers de la région
Hygiène et équipement de protection individuelle	<ul style="list-style-type: none"> • Mettre en place des installations sanitaires à tous les postes-frontières • Fournir des équipements de protection individuelle et d'autres fournitures et équipements médicaux au personnel de première ligne aux postes-frontières et aux points de contrôle, y compris les services de santé publique, d'immigration, des douanes, des forces de l'ordre et d'autres organismes frontaliers • Faire respecter l'obligation pour les conducteurs et l'équipage de porter des masques et d'utiliser des produits désinfectants pendant leur voyage • Fournir des installations pour désinfecter les cargaisons et les camions
Taille de l'équipage	<ul style="list-style-type: none"> • Mettre en place une réglementation afin que les véhicules ne puissent voyager qu'avec un seul conducteur et un nombre adéquat de membres d'équipage (par exemple, 2 ou 3 personnes), conformément aux directives sur la distanciation physique

Gestion des frontières et coopération	<ul style="list-style-type: none"> • Adopter la dernière édition de la référence de classification du Système harmonisé de l'OMD pour les fournitures médicales liées au COVID-19 afin de faciliter les échanges commerciaux essentiels • Utiliser des pratiques et des stratégies de gestion des risques et effectuer des inspections sur les denrées alimentaires, les fournitures médicales essentielles et les biens de secours uniquement si le risque est jugé élevé • Mettre en place ou améliorer le pré-dédouanement des marchandises et encourager la coordination des inspections et le traitement par guichet unique • Veiller à ce que les contrôles aux frontières soient organisés de manière à prévenir le risque de surpeuplement dangereux • Désigner des voies prioritaires pour les marchandises essentielles ou pour les chauffeurs de camion en possession d'un certificat de test COVID-19 négatif • Créer des aires de stationnement sûres et sécurisées pour les véhicules de transport routier transfrontalier en transit • Renforcer les patrouilles frontalières afin de dissuader les personnes qui pourraient tenter de franchir les frontières à des points de passage non autorisés ou non surveillés
Numérisation des procédures commerciales	<ul style="list-style-type: none"> • Simplifier et automatiser les processus de facilitation du commerce et des transports • Créer des formulaires et des plateformes en ligne pour le traitement et le dédouanement des importations et des exportations, la délivrance et le renouvellement des permis de conduire et des licences, le paiement des droits, ainsi que la diffusion et le partage des informations • Faciliter et encourager l'utilisation du commerce électronique et des plateformes de paiement électronique telles que l'argent mobile, notamment en réduisant les frais
Suivi électronique du fret	<ul style="list-style-type: none"> • Mettre en place des systèmes électroniques de suivi des marchandises qui peuvent surveiller les mouvements des conducteurs et faciliter la recherche des contacts • Faciliter l'interface et la connexion du système électronique de suivi des marchandises avec les laboratoires désignés dans les États membres
Partage d'informations	<ul style="list-style-type: none"> • Publier les mesures frontalières nationales et régionales qui sont en place pour lutter contre le COVID-19 • Fournir des informations sur les mesures liées au COVID-19 pour les distribuer dans les bureaux de douane et aux postes-frontières • Fournir des cartes d'itinéraires recommandés que les camions transfrontaliers devraient suivre, y compris l'emplacement des points de contrôle, des centres de quarantaine et d'isolement, et des parkings sûrs et sécurisés arrêtés
Soutien aux petits commerçants	<ul style="list-style-type: none"> • Envoyer des lots d'équipement de protection individuelle aux petits commerçants transfrontaliers et aux agents du bureau d'information commerciale • Faciliter l'achat en gros et la transformation des marchandises des petits commerçants, en collaboration avec les associations de commerçants transfrontaliers et les fournisseurs des deux côtés de la frontière
Mécanismes opérationnels	<ul style="list-style-type: none"> • Renforcer les capacités du personnel frontalier (y compris les douanes, l'immigration et les autorités sanitaires) en matière de réglementation et de directives relatives au COVID-19 aux frontières • Créer un organe chargé de coordonner la mise en œuvre aux frontières des règlements et directives relatifs au COVID-19 et d'y résoudre les problèmes opérationnels • Mobiliser des ressources pour aider les États membres à mettre en œuvre les directives relatives au COVID-19 • Publier des directives révisées si nécessaire pour faire face aux nouveaux défis ou problèmes découlant de la courbe de la pandémie

Source : Marché commun de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe (2020 b), CAE (2020 c), Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (sous presse), Communauté de développement de l'Afrique australe (2020d et 2020f).

COVID-19 : L'occasion de surmonter les difficultés de longue date du commerce transfrontalier

Les difficultés du commerce transfrontalier ne sont pas nouvelles en Afrique. La facilitation du commerce et des opérations douanières constitue un obstacle de longue date à la stimulation du commerce intra-africain de biens et de services. Des études montrent qu'en moyenne, les coûts de transport dans les pays africains sont 63 % plus élevés que la moyenne des économies développées et 135 % plus élevés qu'en Europe. Le coût moyen du fret en pourcentage de la valeur totale des importations est d'environ 11,4 % pour l'Afrique, contre 6,8 % pour les pays

développés (Banque africaine d'import-export, 2020). Selon l'Agence de développement de l'Union africaine-NEPAD, la transaction douanière moyenne en Afrique implique entre 20 et 30 parties différentes, 40 documents, 200 éléments de données, et la saisie de 60 à 70 % de toutes les données au moins une fois. La multiplicité typique des agences gouvernementales opérant des deux côtés d'une même frontière double la bureaucratie aux postes-frontières et entraîne des encombrements et des retards considérables. On estime que les lourdes procédures actuelles de traitement douanier peuvent coûter à un envoi environ 185 dollars pour chaque jour de retard (Agence de développement de l'Union africaine-NEPAD 2020).

En amplifiant les inefficacités transfrontalières de l'Afrique, la crise du COVID-19 donne l'occasion de redynamiser les efforts visant à surmonter des problèmes de longue date. Il est donc d'autant plus urgent de faire mieux et de trouver des solutions innovantes pour faciliter un commerce transfrontalier sûr et efficace. Il sera important pour l'Afrique de maintenir et d'améliorer ces solutions après la pandémie de COVID-19, afin de réduire les coûts commerciaux, de stimuler la compétitivité et de soutenir un commerce transfrontalier plus résilient face aux chocs futurs.

Divers outils et interventions ont vu le jour ces dernières années pour répondre aux défis de l'Afrique en matière de facilitation du commerce. Nombre de ces outils ont été expérimentés avec succès à des frontières ou dans des couloirs spécifiques. Ces outils peuvent être facilement adaptés et étendus pour répondre aux défis frontaliers liés à la pandémie de COVID-19, notamment le concept de poste-frontière à guichet unique, le système de feux de circulation MoveAfrica mis au point par l'Agence de développement de l'Union africaine-NEPAD, et les systèmes régionaux de garantie de transit, comme résumé ci-dessous.

Postes-frontières à guichet unique : Le concept de poste-frontière à guichet unique fait référence au cadre juridique et institutionnel, aux installations et aux procédures associées qui permettent aux marchandises, aux personnes et aux véhicules de s'arrêter dans une installation unique dans laquelle ils subissent les contrôles nécessaires conformément aux lois régionales et nationales applicables pour sortir d'un État et entrer dans l'État voisin. La raison principale de la mise en place de postes-frontières à guichet unique le long des couloirs de transport est d'accélérer la circulation des biens et des personnes et de réduire les coûts de transport à travers les frontières nationales. Pour les voitures particulières et les bus, l'introduction de procédures de postes-frontières à arrêt unique réduit presque immédiatement de moitié le temps de traitement aux frontières. Actuellement, plus de 80 postes-frontières à guichet unique ont été mis en place ou sont prévus dans différentes régions d'Afrique afin de réduire les délais et les coûts des retards aux postes frontaliers le long des principaux corridors (Agence de développement de l'Union africaine-NEPAD, 2017). À l'avenir, des efforts seront nécessaires pour rendre pleinement opérationnels les postes frontaliers à guichet unique qui ont déjà été construits mais ne sont pas encore fonctionnels, et pour les déployer sur l'ensemble du continent. Des postes-frontières à guichet unique fonctionnels peuvent être utilisés pour coordonner la mise en œuvre des contrôles sanitaires et des réglementations liés au COVID-19, ce qui réduira les délais et les coûts monétaires supplémentaires.

Système de feux de circulation : Le système de feux de circulation du NEPAD, dans le cadre du programme MoveAfrica, évalue et classe la performance des postes-frontières, et documente les actions correctives pour les reproduire à d'autres postes-frontières. Ce système a permis de relever certains défis rencontrés le long de couloirs de transport et de logistique pilotes dans les régions de la CAE, de la CEDEAO et de la SADC (Nouveau Partenariat pour le développement de l'Afrique, 2019). L'outil peut être facilement mis à jour afin de le rendre pertinent et inclusif

dans le contexte du COVID-19. À cette fin, la CEA collabore avec l'Agence de développement de l'Union africaine-NEPAD pour mettre à jour et étendre l'outil selon quatre axes : 1) mettre à jour les indicateurs existants afin de refléter les défis spécifiques de COVID-19 aux frontières ; 2) inclure de nouveaux indicateurs liés au COVID-19 sur la santé et la sécurité ; 3) augmenter la fréquence des évaluations afin de garantir des informations pertinentes et opportunes ; et 4) publier régulièrement des évaluations et des classements sur la facilité « relative » de circulation et de dédouanement aux postes frontières pendant la pandémie de COVID-19 afin d'informer la planification logistique et les itinéraires empruntés par les conducteurs de camion, et d'inciter les autorités à prendre des mesures correctives.

Systèmes régionaux de garantie de transit : L'Afrique importe de nombreuses marchandises qui doivent transiter par des pays dotés de ports maritimes ou par des pays enclavés avant d'atteindre leur destination finale. Les pays de transit exigent que des garanties de transit soient fournies pour protéger les droits d'importation. Actuellement, très peu de communautés économiques régionales mettent pleinement en œuvre des systèmes régionaux de garantie de transit, et les négociants sont généralement tenus de déposer des cautionnements nationaux à chaque frontière, ce qui augmente considérablement le temps et les coûts monétaires du commerce de transit. Le système régional de cautionnement de garantie pour le transit douanier du COMESA est le plus avancé du continent ; on estime que sa mise en œuvre réduira de 10 à 15 % le coût du transport et du dédouanement (Kasuku, 2014). La Banque africaine d'import-export (Afreximbank) a récemment lancé le système de garantie de transit collaboratif africain pour permettre aux marchandises de circuler au sein des communautés économiques régionales en vertu d'une garantie de transit unique. Il permet également aux marchandises d'une communauté économique régionale de circuler dans une autre en vertu d'une garantie de transit unique et de promouvoir le commerce intrarégional. À terme, il permettra aux marchandises de circuler sur l'ensemble du continent en vertu d'une seule garantie continentale afin de promouvoir le commerce intra-africain dans le cadre de l'Accord portant création de la ZLECA (Banque africaine d'import-export, 2020). La pandémie de COVID-19 offre la possibilité d'accélérer le déploiement des systèmes de garantie de transit afin de réduire les coûts de transit au niveau régional et, à terme, au niveau continental.

L'extension de la couverture de mise en œuvre à toutes les communautés économiques régionales pendant la pandémie permettrait de positionner ces outils pour qu'ils deviennent des instruments solides et durables pour soutenir la circulation des biens et des services à travers l'Afrique. Cela met en évidence la nécessité d'une stratégie ambitieuse de mobilisation des ressources, menée par une coordination accrue entre les principaux partenaires de développement du continent, notamment la CEA, l'Agence de développement de l'Union africaine-NEPAD, la Banque africaine d'import-export et la Banque africaine de développement.

Conclusion et recommandations de politiques

Pour lutter contre la pandémie de COVID-19, presque tous les pays africains ont, à des degrés divers, suspendu les vols internationaux, introduit une quarantaine de 14 jours pour les personnes entrant dans le pays, et fermé les frontières terrestres ou maritimes. En général, ces fermetures concernent la circulation des personnes et comportent des exemptions pour la circulation de fournitures d'urgence et de fret essentiel, dans des conditions très strictes. Cela a entraîné un ralentissement brutal et des retards dans le commerce transfrontalier, et le détournement des échanges vers des itinéraires non officiels moins sûrs. Les perturbations du commerce transfrontalier retardent l'accès aux fournitures d'urgence liées au COVID-19, augmentent l'insécurité alimentaire et exacerbent les vulnérabilités des ménages pauvres.

Le coronavirus à l'origine du COVID-19 étant « transfrontalier », la lutte contre la maladie nécessite des actions régionales coordonnées pour contenir sa propagation tout en facilitant un commerce transfrontalier sûr. Le COMESA, la CAE et la SADC ont publié des directives constituant un ensemble de réglementations normalisées pour faciliter le commerce essentiel entre leurs États membres dans le contexte de la pandémie de COVID-19. D'autres communautés économiques régionales sont en train d'élaborer ou d'approuver des directives similaires. Les directives régionales fournissent un cadre pour améliorer la coordination, surmonter les conflits frontaliers et faciliter le commerce essentiel. Les bonnes pratiques liées au COVID-19 en matière de coordination et de mesures d'intervention pour la facilitation du commerce devraient être conservées pour une meilleure facilitation des échanges à l'avenir.

La mise en œuvre des directives au niveau régional doit néanmoins se faire au niveau national, et les règles et réglementations doivent être traduites et contextualisées en fonction des réalités auxquelles sont confrontés les différents pays. Tous les pays n'ont pas opéré une transition rapide pour mettre en œuvre les directives des communautés économiques régionales relatives à la facilitation des échanges. Une évaluation effectuée par la SADC de la mise en œuvre des directives révèle que les États membres appliquent différemment les lois et réglementations dans les domaines du commerce et des transports pendant la situation d'urgence liée au COVID-19. Le manque d'harmonisation des mesures de santé publique aux postes-frontières, telles que les politiques de dépistage, de test, de quarantaine et de dédouanement, signifie que la congestion et les retards aux frontières sont encore importants. Cela souligne la nécessité d'accélérer la mise en œuvre des directives de manière coopérative et cohérente dans tous les États membres.

La discussion qui suit présente un ensemble de recommandations politiques prioritaires qui contribueront à soutenir la mise en œuvre cohérente des directives régionales COVID-19 en matière de facilitation du commerce et à renforcer la coordination entre les communautés économiques régionales africaines dans le contexte de la politique d'intégration régionale du continent, étayée par l'Accord portant création de la ZLECA.

Recommandations prioritaires

<p>Des structures de mise en œuvre devraient être mises en place afin de traduire les directives et les protocoles régionaux en actions et en résultats</p>	<ul style="list-style-type: none">• Le COMESA, la CAE et la SADC ont publié des directives relatives à la réglementation du commerce et des transports pendant l'urgence liée au COVID-19.• La CEDEAO a préparé un ensemble de projets de directives qui ont été examinés par le Comité ministériel de coordination des transports, de la logistique et du commerce de la CEDEAO, et seront bientôt présentés pour adoption par les chefs d'État de la CEDEAO.• Les directives liées au COVID-19 relatives au commerce et aux transports doivent être mises en œuvre au niveau national afin de faire une différence :<ul style="list-style-type: none">▪ Les États membres de la SADC sont tenus de créer ou de désigner un comité national de facilitation des transports et du commerce pour coordonner la mise en œuvre des directives et, en particulier, pour faciliter la résolution des problèmes opérationnels aux frontières ou aux barrages routiers pendant la pandémie de COVID-19 ;▪ Le secrétariat a également rendu opérationnelle une cellule régionale de facilitation du commerce et des transports liée au COVID-19, qui a procédé à une évaluation de la mise en œuvre des directives au niveau des États membres. Cela a permis d'identifier les lacunes et les incohérences dans la mise en œuvre, et d'orienter les améliorations en matière de coordination et de mise en œuvre ;▪ Des structures similaires sont nécessaires dans d'autres communautés économiques régionales afin de garantir la cohérence et l'efficacité de la mise en œuvre des directives régionales.• Afin d'améliorer la compréhension des réglementations frontalières liées au COVID-19 et de la manière de mener des échanges commerciaux en toute sécurité, les autorités frontalières devraient élaborer et afficher des guides visuels simples, étape par étape, à l'intention des conducteurs de camion et des commerçants transfrontaliers. Cela permettra de faciliter la mise en œuvre de la réglementation aux frontières.
<p>La réglementation liée au COVID-19 sur la facilitation des échanges devrait être étendue pour couvrir tous les biens et services</p>	<ul style="list-style-type: none">• La plupart des directives élaborées par les communautés économiques régionales ont été initialement conçues pour faciliter le commerce « essentiel », notamment les fournitures médicales, les denrées alimentaires et l'aide humanitaire.• Les pays ont maintenant l'expérience de l'opérationnalisation des réglementations frontalières liées au COVID-19, et étant donné que la pandémie pourrait représenter la « nouvelle normalité » pendant un certain temps, il faudrait s'efforcer d'élargir le champ d'application des directives pour faciliter la circulation transfrontalière de tous les biens et services, afin de créer des entreprises et de contribuer à relancer l'économie. La priorité devrait toujours être accordée à la facilitation de la circulation et du dédouanement rapides des biens essentiels. L'utilisation du concept de « voie verte » peut être utile à cet égard.• Les nouvelles réglementations frontalières et leurs mises à jour devraient être annoncées à l'avance afin de permettre aux intéressés de s'adapter le mieux possible et d'éviter les perturbations et les difficultés aux postes-frontières.

<p>Un protocole commun COVID-19 de l'Union africaine sur le commerce et le transport est nécessaire pour assurer la coordination</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Le degré d'harmonisation entre les directives préparées et publiées par les communautés économiques régionales est important ; toutefois, certaines différences existent, notamment en ce qui concerne la terminologie et le champ d'application (par exemple, « biens essentiels » par opposition à « toutes les marchandises ») ; la mise en œuvre au niveau national a également été incohérente. • Un protocole commun COVID-19 de l'Union africaine sur le commerce et le transport contribuerait à harmoniser et à coordonner la mise en œuvre des réglementations dans ces deux domaines, ce qui est important étant donné le chevauchement de la composition des communautés économiques régionales et les objectifs communs de facilitation du commerce de l'Accord portant création de la ZLECA. • Un protocole commun de l'Union africaine contribuerait également à : <ul style="list-style-type: none"> ▪ Démontrer une position africaine coordonnée et unie ; ▪ Éviter la confusion et les mauvaises interprétations des réglementations frontalières liées au COVID-19 ; ▪ Faciliter le commerce de transit susceptible de traverser plus d'une communauté économique régionale ; ▪ Créer un système de surveillance et de partage des meilleures pratiques afin d'améliorer la mise en œuvre et l'application ; ▪ Soutenir les efforts de mobilisation des ressources en vue de la mise en œuvre. • Le protocole envisagé n'aurait pas besoin de partir de zéro. Il pourrait s'appuyer sur les interventions et les directives des communautés économiques régionales qui existent déjà. Les meilleures pratiques des communautés économiques régionales, en termes de réglementations frontalières liées au COVID-19 et d'interventions décrites dans la section précédente offrent un point de départ non négligeable.
<p>Un certificat commun de test COVID-19 de l'Union africaine est nécessaire pour les conducteurs de camions et leur équipage</p>	<ul style="list-style-type: none"> • En Afrique de l'Est, les États partenaires ont adopté le certificat de test COVID-19 de la CAE pour les conducteurs de camions et leur équipage, afin de faciliter une approche commune de la certification des résultats des personnes testées pour le COVID-19. Cela a permis d'accélérer considérablement le dédouanement des camions et de réduire les files d'attente aux postes-frontières. • Cette initiative devrait être reproduite dans d'autres communautés économiques régionales et, pour faciliter une approche harmonisée, l'Union africaine devrait envisager d'établir un certificat commun de l'Union africaine pour les conducteurs de camions et leur équipage : <ul style="list-style-type: none"> ▪ Les certificats générés pour les conducteurs et leur équipage qui ont subi des tests peuvent être partagés avec les parties prenantes aux points de test et aux points de passage des frontières désignés et accrédités ; ▪ Le certificat doit être valable pendant 14 jours et permettre au titulaire de voyager sur le continent sans être soumis à de nouveaux tests, sauf s'il présente des signes et symptômes de COVID-19 lors d'un contrôle sanitaire à un point de contrôle ; ▪ Les certificats ne devraient être délivrés qu'aux conducteurs et aux membres d'équipage dont le test COVID-19 est négatif ; ▪ Ceux qui sont testés positifs doivent suivre les protocoles nationaux existants en matière de quarantaine et d'accès aux soins. • Il convient de poursuivre les efforts visant à mettre en place de nouveaux tests rapides de détection du COVID-19 afin de réduire le délai d'obtention des résultats des tests et, partant, le temps nécessaire pour obtenir le certificat correspondant.

<p>Les économies africaines ne doivent pas laisser la pandémie de COVID-19 saper l'intégration régionale, et doivent maintenir la dynamique et l'ambition du processus de la ZLECA</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Dans certains cas, les nouvelles réglementations frontalières liées au COVID-19 et les craintes de transmission transfrontalière du virus ont provoqué des affrontements entre les conducteurs de camion et les autorités frontalières, voire des litiges qui ont nécessité une intervention diplomatique. • Au milieu de la pandémie, les pays africains ne doivent pas perdre de vue l'Accord portant création de la ZLECA : <ul style="list-style-type: none"> ▪ La mise en œuvre rapide et ambitieuse de l'Accord portant création de la Zone de libre-échange continentale africaine accélérera la reprise économique après l'impact du COVID-19, tout en protégeant l'Afrique contre les futurs chocs mondiaux défavorables liés à la santé, à l'approvisionnement alimentaire et au changement climatique, et contre des chocs plus régionaux tels que la crise des criquets en Afrique de l'Est ; ▪ Comme les accords de Bretton Woods, l'Accord portant création de la ZLECA peut être considéré comme une aide à la reconstruction des économies africaines et à la promotion de la coopération et de la solidarité continentales dans le domaine commercial. • Afin de s'assurer que les pays africains seront prêts à mettre en œuvre l'Accord portant création de la ZLECA dès que les restrictions liées au COVID-19 auront été levées et que les négociations reprendront, un certain nombre d'actions préparatoires proactives seront nécessaires : <ul style="list-style-type: none"> ▪ Le secrétariat de la ZLECA devrait poursuivre le recrutement de son personnel et rendre opérationnel un bureau en ligne pleinement fonctionnel ; ▪ Les négociations de la ZLECA devraient se poursuivre en ligne, en utilisant la plate-forme électronique sécurisée offerte par les AfroChampions ; ▪ La planification nationale pour la mise en œuvre de l'Accord portant création de la ZLECA (et les institutions d'appui) doit se poursuivre afin que les pays soient prêts à l'appliquer une fois la crise passée ; ▪ La Commission de l'Union africaine devrait envisager d'accepter les versions ratifiées électroniquement de l'Accord jusqu'à ce que la pandémie cesse.
<p>Il convient d'accélérer la mise en œuvre de l'Accord de l'OMC sur la facilitation des échanges et des annexes de l'Accord portant création de la ZLECA sur la facilitation des échanges, la coopération douanière et le commerce de transit</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Le COVID-19 a amplifié les difficultés liées aux opérations frontalières, à la coopération douanière et à la facilitation des échanges. • Alors que les États parties à la ZLECA finalisent leurs offres tarifaires et se préparent à commercer, les pays africains peuvent déjà commencer à donner la priorité à la mise en œuvre des éléments de l'Accord qui sont achevés et prêts à être lancés. Il faut avant tout inclure : <ul style="list-style-type: none"> ▪ Une annexe sur la facilitation des échanges – qui vise à simplifier et à harmoniser les procédures et la logistique du commerce international afin d'accélérer les processus d'importation, d'exportation et de transit ; ▪ Une annexe sur la coopération douanière – qui engage les États parties à coopérer dans tous les domaines de l'administration douanière, avec pour objectif final d'améliorer la réglementation des flux commerciaux et le respect des lois applicables ; ▪ Un mécanisme de barrières non tarifaires – intégré dans la mise en œuvre de l'Accord pour surveiller, signaler et supprimer ces barrières. • Ces annexes doivent être mises en œuvre en tenant compte des risques liés aux mouvements non réglementés d'agents pathogènes et de marchandises dangereuses. Cela est essentiel pour garantir que les frontières soient prêtes à gérer les futures crises sanitaires en toute sécurité, afin que les flux de commerce transfrontalier puissent se poursuivre en limitant des coûts supplémentaires et les perturbations. • Le secrétariat de la ZLECA devrait donner la priorité à ses activités visant à aider les États membres à accélérer la mise en œuvre des dispositions relatives à la facilitation des échanges. • À mesure que les économies assouplissent les mesures de confinement et les restrictions de voyage et reviennent à une « nouvelle normalité » dans le contexte du COVID-19, une action coordonnée en matière de facilitation des échanges sera essentielle pour faciliter la circulation des biens non essentiels et relancer la reprise après la pandémie.

Des solutions numériques devraient être déployées pour lutter contre la propagation du COVID-19 le long des couloirs commerciaux et favoriser des échanges commerciaux sûrs et efficaces

- La CAE a mis en place un système électronique de suivi des cargaisons, et la SADC est en train d'en mettre un au point. Ces systèmes peuvent contribuer à réduire considérablement la propagation du COVID-19 et devraient être reproduits et rendus accessibles dans toute l'Afrique ;
- Les systèmes de banque et de paiement mobiles devraient être encouragés afin de faciliter la réduction des paiements en espèces, sources de risque, et de soutenir le contrôle des échanges transfrontaliers par des solutions de prêt mobiles :
 - Le Gouvernement kényan a publié des directives visant à décourager le recours à des transactions en espèces. En réponse, les points de vente adoptent des politiques sans espèces et ne reçoivent les paiements que via l'application M-Pesa ;
 - Des directives similaires devraient être publiées dans d'autres pays et régions, et les entreprises de téléphonie mobile peuvent également promouvoir le passage aux paiements par téléphone portable en réduisant ou en supprimant les redevances à cet égard.
- Le COVID-19 a également mis en évidence des difficultés pour effectuer des échanges transfrontaliers à une période où la présence physique n'est pas possible :
 - Les autorités devraient envisager d'assouplir les exigences qui insistent sur la présentation ou la soumission de certificats ou de documents originaux ;
 - Les copies des versions électroniques des preuves de conformité devraient être acceptées afin de tenter de freiner la propagation du COVID-19 ;
 - Les négociations à venir de la ZLECA sur le commerce électronique devraient être utilisées pour accélérer la numérisation des procédures et des systèmes afin que les exportateurs du continent soient moins exposés au risque de perdre l'accès à des marchés lors de crises futures.
- La coopération mise en place pour introduire des solutions numériques pendant la crise devrait être mise à profit pour accélérer les paiements transfrontaliers sans numéraire et les systèmes électroniques après la pandémie de COVID-19.

Les commerçants transfrontaliers informels doivent être inclus dans les réponses régionales africaines de gestion des frontières en riposte au COVID-19

- Les mesures et réglementations visant à faciliter un commerce transfrontalier sûr des biens essentiels se sont limitées au transport de marchandises par camion. Cela ignore une grande partie du commerce transfrontalier qui est informel et dans lequel des commerçants traversant les frontières à pied :
 - Plusieurs études suggèrent que la valeur du commerce informel peut même dépasser la valeur du commerce formel avec les pays voisins (Banque africaine d'import-export et CEA (2020a) - sous presse) ;
 - La contrebande n'est qu'une des nombreuses formes de commerce transfrontalier informel. Les commerçants informels évitent généralement les formalités pour des raisons légitimes, notamment les liens indestructibles entre les communautés frontalières antérieurs à la colonisation et les échecs des politiques visant à faciliter le commerce, et sont moins motivés par des objectifs comme payer moins de taxes ou profiter du commerce de marchandises interdites.
- Les commerçants transfrontaliers informels sont au cœur des systèmes alimentaires africains, mais ils sont très vulnérables au COVID-19, tant sur le plan sanitaire qu'économique. Il est donc crucial que les gouvernements africains et les communautés économiques régionales en tiennent compte dans les réponses apportées à la gestion des frontières dans le contexte de la pandémie :
 - Alors que les marchés africains rouvrent dans les villes et les agglomérations, les gouvernements devraient également prendre des mesures pour rouvrir le commerce transfrontalier informel par les postes-frontières officiels, qui disposent déjà des installations sanitaires, de test et de quarantaine liées au COVID-19 nécessaires. Cela contribuera à faciliter un commerce informel « sûr » ;
 - Toute réouverture partielle du commerce transfrontalier informel doit être effectuée de manière à éviter de revenir au statu quo de frontières surchargées et encombrées ;
 - Les commerçants transfrontaliers informels doivent être équipés d'accessoires de protection personnelle ;
 - Le commerce transfrontalier informel le long des routes non officielles sans personnel ne doit pas reprendre et, pour faire respecter cette règle, les autorités doivent renforcer la surveillance ;
 - Faire passer tous les échanges transfrontaliers informels par les postes-frontières officiels pour des raisons de santé et de sécurité offre une parfaite occasion pour que les autorités apprennent à établir des systèmes en vue de leur formalisation.
- Les autorités moins à l'aise avec l'idée de rouvrir partiellement les points de passage officiels au commerce transfrontalier informel à pied, peuvent toujours prendre des mesures pour refléter les besoins des commerçants informels dans leurs mesures de riposte :
 - Les gouvernements pourraient envisager de faciliter l'agrégation des marchandises des petits commerçants, et aider aux procédures de certification, de dédouanement, de paiement et de transport, en collaboration avec les associations de commerçants transfrontaliers. Cela permettrait aux commerçants informels de se regrouper, d'opérer et de gagner un revenu dans un environnement qui ne permet que la circulation de camions de marchandises à travers les frontières ;
 - La protection et l'aide sociales peuvent également être étendues aux commerçants transfrontaliers informels vulnérables qui, en raison de leur statut non enregistré, ont généralement été exclus des filets de sécurité traditionnels dont bénéficie le secteur formel ;
 - Ces dernières années, l'Afrique de l'Est a prouvé que le transfert d'argent liquide aux personnes les plus démunies est possible grâce à l'utilisation de systèmes d'argent mobile et d'identification par carte SIM. Les associations commerciales transfrontalières peuvent également jouer un rôle clé dans la distribution sécurisée de nourriture ou de transferts d'argent à leurs membres (Luke, Masila et Sommer, 2020).

Des régimes commerciaux simplifiés devraient être pleinement mis en œuvre dans toutes les communautés économiques régionales d'Afrique

- Des régimes commerciaux simplifiés devraient être pleinement mis en œuvre afin de réduire le coût des échanges transfrontaliers formels pour les petits commerçants. Cela permettra d'intégrer progressivement les commerçants informels dans le système commercial officiel et, par conséquent, de renforcer leur position face aux chocs futurs du commerce transfrontalier, notamment les pandémies. Une récente enquête sur le commerce transfrontalier informel, menée par la CEA et la Banque africaine d'import-export (Afreximbank), a révélé que les commerçants transfrontaliers d'Afrique de l'Ouest considéraient que les coûts pour satisfaire les exigences du commerce transfrontalier, telles que l'obtention de certificats d'origine pour les marchandises et le paiement des frais de douane, étaient exorbitants, ce qui incite au commerce informel (Banque africaine d'import-export et CEA, 2020b - sous presse).
- La CAE et le COMESA ont introduit des régimes commerciaux simplifiés afin de réduire les coûts du commerce transfrontalier pour les petits commerçants. Dans le cadre d'un régime commercial simplifié, les marchandises d'une valeur en douane relativement faible (par exemple, moins de 2 000 dollars - comme établi dans les régimes commerciaux simplifiés de la CAE et du COMESA) peuvent traverser les frontières sans payer de droits de douane ou de taxes, l'opérateur devant uniquement obtenir un certificat d'origine simplifié et le formulaire de déclaration en douane connexe. Les autres communautés économiques régionales devraient également envisager d'introduire des régimes commerciaux simplifiés, en tirant les leçons des succès et des limites de l'opérationnalisation des régimes commerciaux simplifiés dans la CAE et le COMESA. Cela permettra de relever certains des défis auxquels sont confrontés les commerçants transfrontaliers informels, d'intégrer le commerce informel dans le système commercial formel et d'étendre les avantages de la libéralisation des échanges aux commerçants informels.
- Les États membres devraient également accélérer la mise en place d'un régime commercial continental simplifié dans le cadre du processus de la ZLECA :
 - En termes de conception et de mise en œuvre, un régime commercial simplifié continental serait mieux géré au niveau des communautés économiques régionales et bilatéralement entre les États membres d'une communauté économique régionale donnée, étant donné que les conditions économiques et de marché ne sont pas uniformes sur le continent ;
 - L'Accord portant création de la ZLECA fournira un cadre et un seuil élevé en-dessous lequel les communautés économiques régionales et les États membres respectifs pourront négocier des biens et des services spécifiques à échanger dans le cadre de la liste commune, en fonction des conditions locales ;
 - Ces listes devraient viser à être plus étoffées (en incluant plus de produits manufacturés) que les listes communes des régimes commerciaux simplifiés du COMESA et de la CAE, et s'appliquer à un seuil raisonnablement élevé (Sommer et Nshimbi, 2020).

Annexes

Annexe I : Exportations des pays africains sur une base mensuelle et trimestrielle (variations en pourcentage d'une année sur l'autre), 2020 par rapport à 2019

Country	Janvier	Février	Mars	Premier trimestre	Avril
Afrique du Sud	7,19	-0,73	-6,11	-0,17	-16,41
Algérie	26,85	-33,16	-35,27	-16,12	-49,74
Angola	83,61	-12,03	-31,30	6,69	-49,97
Bénin	-33,00	-30,88	-9,08	-25,28	-48,79
Botswana	4,74	-12,70	-7,82	-5,58	-30,48
Burkina Faso	32,38	-39,57	11,19	6,34	-32,52
Cameroun	-2,85	20,62	16,30	10,72	-51,10
Comores	-8,59	-59,94	151,63	-14,35	-55,35
Congo	29,53	12,26	-15,49	7,89	49,61
Côte d'Ivoire	-10,29	1,21	-10,88	-7,01	1,89
Djibouti	-2,98	-8,58	-13,43	-8,26	-2,53
Égypte	8,39	-3,14	-12,52	-2,95	-15,77
Éthiopie	-3,76	28,69	-14,01	1,51	6,45
Gabon	-64,69	-5,23	-9,16	-25,90	-25,90
Gambie	-61,92	98,30	54,47	2,97	101,87
Ghana	58,42	22,10	-21,44	16,04	16,90
Guinée	-35,79	-63,95	-0,64	-32,32	-21,62
Guinée-Bissau	-23,77	43,99	-17,99	-6,54	101,94
Guinée équatoriale	0,09	-17,42	45,29	4,24	-64,65
Kenya	10,64	-0,01	-7,93	0,99	-2,82
Lesotho	11,55	51,76	0,90	19,00	-45,26
Madagascar	19,03	9,04	-0,41	9,39	-7,89
Malawi	-37,79	-15,99	-1,00	-20,11	-19,63
Maroc	-53,65	-52,25	-62,42	-56,62	-52,25
Maurice	-13,87	-20,33	4,33	-9,56	-33,51
Mauritanie	21,12	-31,74	26,28	1,37	14,77
Mozambique	-33,81	-23,58	-13,24	-24,21	-3,72
Namibie	35,62	0,01	-17,16	5,11	-34,04
Nigéria	-7,14	-0,54	-27,58	-12,02	-56,96
Ouganda	10,92	-0,31	-52,09	-26,14	2,49
République centrafricaine	-4,23	-5,95	1,08	-3,13	3,45
Rwanda	-15,24	-7,02	15,06	-5,92	-6,01
Sao Tomé-et-Principe	31,21	28,34	-1,00	18,21	64,89
Sierra Leone	7,90	2,41	1,88	4,13	46,86
Tchad	39,57	12,31	-86,72	-35,18	-53,99
Togo	-50,28	93,72	12,13	12,52	4,10
Tunisie	-8,24	3,20	-12,51	-6,15	-70,58
Zambie	-22,44	-11,64	-26,13	-20,45	-20,11
Zimbabwe	-9,31	-16,68	-24,12	-17,08	-22,48

Source : Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED). Les données de la CNUCED sont basées sur les statistiques nationales de 2019 et de 2020. Les statistiques pour avril 2020 sont préliminaires et basées sur un nombre limité de pays.

Annexe II : Importations des pays africains sur une base mensuelle et trimestrielle (variations en pourcentage d'une année sur l'autre), 2020 par rapport à 2019

	Janvier	Février	Mars	Premier trimestre	Avril
Afrique du Sud	-0,30	-6,62	-16,37	-7,91	-30,25
Algérie	-16,29	-1,58	-13,75	-11,06	-25,26
Angola	-13,99	-17,74	-15,78	-15,75	-32,28
Bénin	-61,47	-38,25	-57,19	-53,85	-37,91
Botswana	-4,23	-3,06	-7,08	-4,88	-31,83
Burkina Faso	-4,26	-17,65	-13,72	-12,34	-5,54
Cameroun	5,43	13,53	1,51	6,52	-13,76
Comores	-19,23	2,37	-30,89	-17,15	-31,41
Congo	-33,12	-28,49	-8,14	-22,85	-26,88
Côte d'Ivoire	1,57	12,28	-6,94	1,81	-22,55
Djibouti	-25,37	34,19	-33,28	-14,70	-31,05
Égypte	6,05	-7,67	-4,53	-2,17	-16,38
Éthiopie	-0,15	-4,42	54,52	16,83	-34,59
Gabon	1,83	0,03	-12,04	-3,85	-22,04
Gambie	-3,71	-16,26	-11,28	-10,45	-12,01
Ghana	2,91	-5,64	9,51	2,58	-11,40
Guinée	-11,16	15,62	2,27	2,80	15,52
Guinée-Bissau	10,08	4,03	100,83	28,62	-29,61
Guinée équatoriale	-8,23	-23,22	27,94	-2,03	-33,41
Kenya	0,75	-6,45	-14,86	-7,06	-13,19
Lesotho	8,52	8,16	-5,40	3,62	-10,44
Madagascar	3,13	21,80	5,22	9,20	-20,74
Malawi	-23,97	-13,68	-20,14	-19,21	-15,16
Maroc	-3,82	0,24	-18,77	-8,09	-40,13
Maurice	-0,37	-14,38	1,21	-4,67	-35,62
Mauritanie	-20,47	32,81	1,84	3,50	-30,33
Mozambique	4,44	18,79	0,73	7,97	-7,69
Namibie	-26,56	-17,71	-21,33	-21,91	-25,75
Nigéria	1,18	32,35	7,57	11,95	-28,79
Ouganda	10,65	15,97	-2,18	7,30	-9,17
République centrafricaine	-7,03	59,70	-12,25	11,46	10,00
Rwanda	25,53	-6,60	27,91	14,97	-9,08
Sao Tomé-et-Principe	1,94	-2,65	17,60	6,02	-41,02
Sierra Leone	-38,25	5,44	-14,97	-17,41	-17,97
Tchad	21,79	15,90	31,89	23,75	-12,99
Togo	-13,01	-8,48	-15,40	-12,48	-9,20
Tunisie	9,06	0,86	-20,66	-4,29	-44,73
Zambie	6,66	2,69	1,51	3,53	-12,69
Zimbabwe	19,88	9,80	-8,82	5,73	-6,29

Source : Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED). Les données de la CNUCED sont basées sur les statistiques nationales de 2019 et de 2020. Les statistiques pour avril 2020 sont préliminaires et basées sur un nombre limité de pays.

Références bibliographiques

Agence de développement de l'Union africaine – NEPAD (2017). *One-Stop Border Post (OSBP) Sourcebook*, 2nd edition. Disponible en anglais à l'adresse : www.tralac.org/news/article/11453-one-stop-border-post-osbp-sourcebook-2nd-edition.html.

_____, "Work on one-stop border posts in Africa", présentation à la CEA le 13 juillet 2020.

AfroChampions (2020). *Africa Year Zero Report: An Assessment of African Governments' Commitment and Readiness for AfCFTA Start of Trading in Light of COVID-19*. Disponible en anglais à l'adresse : www.tralac.org/news/article/14574-afcfta-year-zero-report-by-the-afrochampions-initiative.html.

Alliance pour une révolution verte en Afrique (2020). *Food Security Monitor: Africa Food Trade and Resilience Initiative*. Nairobi: AGRA. Disponible en anglais à l'adresse : https://agra.org/wp-content/uploads/2020/06/Food-Security-Monitor_No3-May-2020.pdf.

Al-Aees, Shaimaa, "COMESA adopts guidelines for cross-border movement of essential goods, services", *Daily News Egypt*, 2 juin 2020. Disponible en anglais à l'adresse : www.dailynewssegypt.com/2020/06/02/comesa-adopts-guidelines-for-cross-border-movement-of-essential-goods-services/.

Anami, Luke, "EAC agrees to deploy mobile lab test kits at borders", *The East African*, 2 mai 2020. Disponible en anglais à l'adresse : www.theeastafrican.co.ke/news/ea/EAC-agrees-to-deploy-mobile-lab-test-kits-at-borders/4552908-5540204-vee3vvz/index.html.

Banque africaine d'import-export (Afreximbank), "African collaborative transit guarantee scheme", brochure, 2020.

_____ et Commission économique pour l'Afrique (CEA) (2020a), "Informal cross-border trade in Africa", chapitre thématique dans la publication *AFREXIMBANK Africa Trade Report* de 2020 (en cours d'impression).

_____ (2020b), "Enhancing the quality of informal cross-border trade in the economic community of West African States" (en cours d'impression).

Barigaba, Julius, "COMESA bond scheme speeds up movement of goods in Northern Corridor", *The East African*, 13 octobre 2014. Disponible en anglais à l'adresse : <https://www.tralac.org/news/article/6410-comesa-bond-scheme-speeds-up-movement-of-goods-in-northern-corridor.html>.

Bizimungu, Julius, "COVID-19: 10 takeaways from EAC Heads of State", réunion en ligne, *The New Times*, 14 mai 2020. Disponible en anglais à l'adresse : www.newtimes.co.rw/news/covid-19-10-takeaways-eac-heads-state-virtual-meeting.

Blandy, Fran, "Coronavirus creeps along East Africa's trucking corridors", *The Citizen*, 13 mai 2020. Disponible en anglais à l'adresse : <https://citizen.co.za/news/news-africa/2283740/coronavirus-creeps-along-east-africas-trucking-corridors/>.

Bosch, Emile, "Continued COVID-19 lockdown sees rampant smuggling and desperation at border with Zimbabwe", *Times Live*, 22 juin 2020. Disponible en anglais à l'adresse : www.timeslive.co.za/news/south-africa/2020-06-22-watch-continued-covid-19-lockdown-sees-rampant-smuggling-desperation-at-border-with-zimbabwe/.

Chiguvare, Bernard, "Truckers wait days to cross border into Zimbabwe", *Ground Up*, 4 juin 2020. Disponible en anglais à l'adresse : www.groundup.org.za/article/truckers-wait-days-cross-border-zimbabwe/.

Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP), "UN seeks to build transport and trade resilience in wake of COVID-19", communiqué de presse, 28 mai 2020. Disponible en anglais à l'adresse : www.unescap.org/news/un-seeks-build-transport-and-trade-resilience-wake-covid-19.

Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC) (2020a). *Bulletin No.6: Report on the COVID-19 Pandemic in the SADC Region with a specific focus on its impact on fisheries and aquaculture value chains*. Disponible en anglais à l'adresse : www.sadc.int/files/4815/9142/3100/BULLETIN_6-SADC_Response_to_COVID19_ENGLISH.pdf.

_____ (2020b). *Regional Food Security Update - January to March 2020*. Issue 2. Avril 2020. Disponible en anglais à l'adresse : www.sadc.int/files/3515/9066/3427/SADC_Food_and_Nutrition_Security_Update_Issue-03_-_2019_-_2020.pdf.

_____ (2020c). *Regional standard operating procedures for management and monitoring of cross border road transport at designated points of entry and COVID-19 checkpoints*. 23 juin 2020. Disponible en anglais à l'adresse : <https://www.tralac.org/documents/resources/covid-19/regional/3783-sadc-regional-standard-operating-procedures-for-management-and-monitoring-of-cross-border-road-transport-at-designated-points-of-entry-and-covid-19-checkpoints-23-june-2020/file.html>.

_____ (2020d). Revision No. 1: *SADC Guidelines on Harmonisation and facilitation of cross border transport operations across the region during the COVID-19 pandemic*. 23 juin 2020. Disponible en anglais à l'adresse : <https://www.tralac.org/documents/resources/covid-19/regional/3782-sadc-guidelines-on-harmonisation-and-facilitation-of-cross-border-transport-operations-across-the-region-during-the-covid-19-pandemic-revision-23-june-2020/file.html>.

_____ (2020e). *SADC adopts regional guidelines for harmonising and facilitating movement of critical goods and services across the region during the COVID-19*. 6 avril 2020. Disponible en anglais à l'adresse : www.sadc.int/news-events/news/sadc-adopts-regional-guidelines-harmonising-and-facilitating-movement-critical-goods-and-services-across-region-during-covid-19/.

_____ (2020f). *SADC Guidelines on harmonisation and facilitation of cross border transport operations across the region during the COVID-19 Pandemic*. 6 avril 2020. Disponible en anglais à l'adresse : www.sadc.int/files/8315/8626/0246/Final_SADC_Guidelines_on_Cross-Border_Transport_during_COVID19-Adopted_on_6_April_2020-ENGLISH.pdf.

Communauté d'Afrique de l'Est (CAE) (2020a). *East African Community Administrative Guidelines to facilitate movement of goods and services during the COVID-19 pandemic*. Disponible en anglais à l'adresse : www.eac.int/covid-19.

_____ (2020b), "EAC secretariat to deploy mobile laboratories and testing kits and to all partner States in a bid to mitigate coronavirus", communiqué de presse, 23 mars 2020. Disponible en anglais à l'adresse : www.eac.int/press-releases/1704-eac-secretariat-to-deploy-mobile-laboratories-and-testing-kits-and-to-all-partner-states-in-a-bid-to-mitigate-coronavirus.

_____ (2020c), "EAC partner States adopt the EAC Regional Electronic Cargo and Drivers Tracking System", communiqué de presse, 30 mai 2020. Disponible en anglais à l'adresse : www.eac.int/press-releases/147-health/1736-eac-partner-states-adopt-the-eac-regional-electronic-cargo-and-drivers-tracking-system.

Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) (2020a), "COVID-19: ECOWAS Ministerial Coordinating Committee recommends gradual and coordinated opening of borders", 18 juin 2020. Disponible en anglais à l'adresse : <https://www.tralac.org/documents/resources/covid-19/regional/3748-covid-19-ecowas-ministerial-coordinating-committee-recommends-gradual-and-coordinated-opening-of-borders-18-june-2020/file.html>.

_____ (2020b), "ECOWAS Committee of Experts meet on ease of trade during COVID-19 period", 9 juin 2020. Disponible en anglais à l'adresse : www.ecowas.int/ecowas-committee-of-experts-meet-on-ease-of-trade-during-covid-19-period/.

_____ *Harmonization and facilitation of cross-border trade and transport in the ECOWAS Region on the COVID-19 pandemic and related post-recovery actions*. Version préliminaire (en cours d'impression).

Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) (2020). *Global Trade Update*, juin 2020. Disponible en anglais à l'adresse : https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/ditcmisc2020d2_en.pdf.

Eastern Africa Grain Council (Conseil céréalier d'Afrique de l'Est) (2020a), "Weekly update on the COVID-19 pandemic for the grain sector in Eastern Africa", 1^{er} juin 2020. Disponible en anglais à l'adresse : <http://eagc.org/wp-content/uploads/2020/06/EAGC-COVID-19-COMMUNIQUE-Release-No.-10-1.pdf>.

_____ (2020b), "Weekly update on the COVID-19 pandemic for the grain sector in Eastern Africa", 18 mai 2020. Disponible en anglais à l'adresse : <http://eagc.org/wp-content/uploads/2020/05/EAGC-COVID-19-COMMUNIQUE-Release-No.-8.pdf>.

Institut international de recherche sur les politiques alimentaires (IFPRI), « *Les politiques à-la-frontière mises en place contre le COVID-19 affectent le commerce africain et les populations locales* », 12 mai 2020. Disponible à l'adresse : <https://www.ifpri.org/node/23344>.

Luke, David, Gerald Masila et Lily Sommer, "Informal traders: a balancing act of survival", Commission économique pour l'Afrique, 12 mai 2020. Disponible en anglais à l'adresse : www.uneca.org/sites/default/files/PublicationFiles/informal_traders_-_a_balancing_act_of_survival_eng_3.pdf.

Marché commun de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe (COMESA) (2020a), "COVID-19 emergency kit sent to border personnel and traders", 24 mai 2020. Disponible en anglais à l'adresse : www.comesa.int/covid-19-emergency-kit-sent-to-border-personnel-and-traders/.

_____ (2020b). *Guidelines for the movement of goods and services across COMESA region during the COVID-19 pandemic*, 10 juin 2020. Disponible en anglais à l'adresse : www.comesa.int/wp-content/uploads/2020/06/Guidelines-for-the-Movement-of-Goods-Services-Across-COMESA-Region.pdf.

_____ (2020c). *Guidelines on free movement of people and goods*, 10 juin 2020. Disponible en anglais à l'adresse : www.comesa.int/guidelines-on-movement-of-goods-and-services-in-comesa-region/.

_____ (2020d), *"Region adopts common guidelines for safe trade during COVID-19"*, 16 mai 2020. Disponible en anglais à l'adresse : www.comesa.int/comesa-minister-meet-agree-to-develop-an-online-information-exchange-platform-to-facilitate-trade-in-the-time-of-covid-19/.

_____ (2020e), *"Small cross border traders adopt new business tactics to manage pandemic restrictions"*, 25 mai 2020. Disponible en anglais à l'adresse : www.comesa.int/covid-19-small-cross-border-traders-adopt-new-business-tactics/.

Nouveau Partenariat pour le développement de l'Afrique (NEPAD), *"Traffic light system pilot process commences in ECOWAS"*, 23 mai 2019. Disponible en anglais à l'adresse : www.nepad.org/news/traffic-light-system-pilot-process-commences-ecowas.

Organisation mondiale de la Santé (OMS), *"Updated WHO recommendations for international traffic in relation to COVID-19 outbreak"*, 29 février 2020. Disponible en anglais à l'adresse : www.who.int/news-room/articles-detail/updated-who-recommendations-for-international-traffic-in-relation-to-covid-19-outbreak.

Organisation mondiale des douanes (OMD) et Union internationale des transports routiers (IRU), *« Mesures à prendre face aux conséquences de la COVID-19 sur le transport transfrontalier »*, déclaration conjointe, 12 mai 2020. Disponible à l'adresse : <http://www.wcoomd.org/fr/media/newsroom/2020/may/joint-wco-iru-statement-on-responding-to-the-impacts-of-covid-19-on-cross-border-transport.aspx>.

Poverello, Mike, *"SADC set to reopen cross-border trade"*, 31 mai 2020. Disponible en anglais à l'adresse : <https://mpoverello.com/2020/05/31/sadc-set-to-reopen-cross-border-trade/>.

Programme alimentaire mondial (PAM), *"WFP Kenya Country Office COVID-19 supply chain and markets update"*, 5 juin 2020. Disponible en anglais à l'adresse : <https://reliefweb.int/report/kenya/wfp-kenya-covid-19-supply-chain-and-markets-update-5-june-2020>.

Sabiiti, Daniel, *"EAC agrees on harmonized COVID-19 cross border testing plan"*, *KT Press*, 11 mai 2020. Disponible en anglais à l'adresse : www.ktpress.rw/2020/05/eac-agrees-on-harmonized-covid-19-cross-border-testing-plan/.

Slater, D. (2020). *Zimbabwe border fence completed*. *Engineering News*, 4 mai 2020. Disponible en anglais à l'adresse : https://m.engineeringnews.co.za/article/zimbabwe-border-fence-completed-2020-05-04/rep_id:4433.

Sommer, Lily et Nshimbi, C. (2020). *The African Continental Free Trade Area: An opportunity for informal cross-border trade*. 11 juin 2018, dans ICTSD, *Bridges Africa*. Disponible en anglais à l'adresse : <http://governanceinnovation.org/the-african-continental-free-trade-area-an-opportunity-for-informal-cross-border-trade-by-lily-sommer-and-chris-nshimbi/>.

Thsuma, E. (2020). *Coronavirus and freight forwarding in SADC*. 9 avril 2020. Disponible en anglais à l'adresse : www.tralac.org/blog/article/14502-coronavirus-and-freight-forwarding-in-sadc.html.

TradeMark East Africa (2020). *Impacts of COVID-19 on Eastern Africa Trade, Transit and Borders*, 4-8 mai 2020. Disponible en anglais à l'adresse : www.trademarkea.com/wp-content/uploads/dlm_uploads/2020/05/TMEA-COVID-19-Trade-and-Transit-Border-Update-4-8th-May.pdf.

Union africaine, Organisation internationale pour les migrations (OIM), Fonds des Nations Unies pour l'enfance (UNICEF) et Organisation mondiale de la santé (OMS) (2020). *Harmonized sub-regional essential infection, prevention and control (IPC) services at points of entry and within-country IPC Interventions for transnational truck drivers within East African Community*. Disponible en anglais à l'adresse : www.afro.who.int/sites/default/files/Covid-19/Technical%20documents/Harmonized%20Sub-Regional%20Essential%20Infection%20Prevention%20and%20Control%20services%20at%20Points%20of%20Entry%20and%20within-country%20IPC%20Interventions%20for%20Transnational%20Truck%20Drivers%20within%20East%20African%20Community.pdf.

Wasike, Andrew, "East African truckers face backlash from COVID-19", Agence de presse Anadolu, 17 mai 2020. Disponible en anglais à l'adresse : www.aa.com.tr/en/africa/east-african-truckers-face-backlash-from-covid-19/1843735.