|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | Nations Unies | ECE/TRANS/2021/13 | |
| _unlogo | **Conseil économique et social** | | Distr. générale  4 janvier 2021  Français  Original : anglais |

**Commission économique pour l’Europe**

Comité des transports intérieurs

**Quatre-vingt-troisième session**

Genève, 23-26 février 2021

Point 7 c) de l’ordre du jour provisoire

**Questions stratégiques de nature horizontale et transversale   
ou d’ordre réglementaire: Défis  et nouvelles tendances   
dans le domaine des transports intérieurs, dans différentes   
régions (déclarations des représentants)**

Aperçu des défis liés à la COVID-19 et des nouvelles tendances en matière de transport intérieur   
dans différentes régions

Note du secrétariat[[1]](#footnote-2)\*

|  |
| --- |
| *Mandat et résumé* |
| Le présent document a été établi conformément à la stratégie du CTI à l’horizon 2030 (ECE/TRANS/288/Add.2) et au rôle que joue le Comité en tant que plateforme des Nations Unies pour les dialogues régionaux, interrégionaux et mondiaux sur les politiques de transport intérieur, plateforme dont la session annuelle fournit une enceinte où les nouveaux défis dans le domaine des transports intérieurs peuvent être examinés. |
| On trouvera dans le présent document un examen des défis et des nouvelles tendances apparus dans les transports intérieurs dans différentes régions, l’accent thématique de cette année étant mis sur la COVID‑19. |
| Ses principales conclusions sont les suivantes : |
| * Même si les impacts épidémiologiques et macroéconomiques de la pandémie sur les États Membres de l’ONU ont été très inégaux d’une région à l’autre, les interventions d’urgence dans les transports terrestres ont suivi des schémas similaires par leur absence de coordination, qui les a rendues moins efficaces et plus nuisibles tant sur le plan épidémiologique qu’économique ; |
| * Les mécanismes régionaux et internationaux existants se sont révélés inadéquats pour ce qui est de favoriser une action coordonnée dans les conditions d’urgence déclenchées par la pandémie ; |
| * Certains pays et certaines régions ont été mieux à même de rebondir et de rétablir le fonctionnement des flux transfrontières de marchandises ; |
| * Les instruments juridiques existants des Nations Unies en matière de transports intérieurs peuvent devenir un élément efficace de la panoplie de solutions auxquelles on peut avoir recours dans les situations d’urgence. Il y a deux défis à relever : a) les taux d’adhésion relativement faibles à l’extérieur de la région de la CEE ; b) la nécessité d’accélérer d’urgence la dématérialisation des procédures ; |
| * L’absence de protocoles de transport terrestre transfrontières convenus en cas de pandémie est un problème critique que le Comité doit régler à titre prioritaire, dans le cadre d’une stratégie de gestion des risques à l’échelle mondiale. |
|  |

I. Introduction[[2]](#footnote-3)

1. Pendant la majeure partie de 2020, l’économie mondiale a fonctionné dans des conditions dictées par les interventions d’urgence nationales et internationales face à la pandémie de COVID‑19. Aucune des régions de l’ONU n’a été épargnée, et les transports intérieurs ont fait partie des secteurs essentiels touchés.

2. Avant la pandémie, il était largement admis que les transports terrestres étaient essentiels pour le développement économique et social de tous les pays, ainsi que pour la coopération régionale et mondiale et la production et la distribution des marchandises. De plus, la valeur ajoutée directe que le secteur des transports apporte est de l’ordre de 3 à 5 % du PIB mondial, et les transports représentent en général de 5 à 8 % de la moyenne du total des emplois rémunérés au niveau national.

3. La pandémie de COVID‑19 a remis en cause le rôle traditionnel des transports. Les interventions liées aux transports et ne reposant pas sur des moyens pharmaceutiques qui ont été faites face à la pandémie ont fortement perturbé le fonctionnement des chaînes d’approvisionnement et la circulation des biens et des personnes dans le monde entier. Ces perturbations ont également eu des incidences sur le transport de produits médicaux essentiels et d’autres produits de première nécessité. En bref, les transports intérieurs ont fait partie du problème.

4. Ainsi, le secteur des transports a fortement influé sur les mesures nationales et internationales de lutte contre la pandémie, et les a lui-même subies de plein fouet. Ces effets bidirectionnels ont été une constante dans le monde entier, même si tout indique que les impacts épidémiologiques et économiques ont été très différents d’une région de l’ONU à l’autre comme entre pays de la même région.

5. Compte tenu de ces facteurs sous-jacents, il est d’autant plus important que l’on dresse l’inventaire des défis liés à la COVID‑19 et des nouvelles tendances en matière de transports intérieurs dans différentes régions. Pour ce faire, le présent document donne une vue d’ensemble des mesures relatives aux transports intérieurs prises en réponse à la COVID‑19, par région de l’ONU, et les compare avec les impacts épidémiologiques et macroéconomiques de la pandémie dans les régions correspondantes. Il met également en évidence certains impacts de la COVID‑19 et des interventions non pharmaceutiques connexes sur certains secteurs clefs dans différentes régions. Enfin, le document comprend un examen du rôle que les conventions des Nations Unies relatives aux transports intérieurs peuvent jouer dans ce contexte et des principales questions qui se posent quant au perfectionnement des protocoles de transport intérieur convenus et leur application dans les situations d’urgence.

II. Vue d’ensemble des mesures relatives aux transports intérieurs prises en réponse à la pandémie de COVID‑19,   
par région

6. Une étude des premières mesures nationales prises en réponse à la pandémie de COVID‑19 montre que, pour contenir la propagation du virus, les pouvoirs publics des pays du monde entier ont restreint le franchissement de leurs frontières pour tout trafic non essentiel, aussi bien de fret que de passagers. Pour ce faire, ils ont soit complètement fermé les frontières, soit imposé des restrictions allant de l’interdiction de délivrance de visas ou l’obligation de présenter des certificats médicaux à l’imposition de périodes prolongées de quarantaine, de consignes de distanciation physique et de diverses mesures, notamment de recherche de contacts.

7. Ces mesures ont invariablement été prises dans le cadre d’une intervention d’urgence, passant ainsi outre aux procédures, protocoles et mécanismes « standard » existants. Elles ont également été prises de manière non coordonnée entre les différents États, ce qui les a rendues moins efficaces et même plus nuisibles, tant sur le plan épidémiologique que dans la sphère économique.

8. En conséquence, on a vu des images d’innombrables files de milliers de camions bloqués aux frontières du monde entier, qui ont symbolisé le début d’un cercle vicieux, commençant par des mesures nationales non coordonnées et aboutissant à des retards dans la livraison de biens essentiels, tels que des denrées alimentaires et des fournitures médicales, qui ont sapé l’action mondiale menée en vue d’une reprise rapide et durable après la pandémie.

9. On trouvera dans la présente section un bref aperçu, non exhaustif, des mesures nationales qui ont été observées dans les différentes régions de l’ONU.

A. Région de la Commission économique pour l’Afrique

10. Sur les 54 pays africains, 38 ont introduit différents types de fermetures de frontières, entraînant un ralentissement soudain du commerce transfrontières[[3]](#footnote-4). Les mesures de lutte contre la COVID‑19 n’étant pas bien comprises et ayant été appliquées de manière incohérente, elles ont produit une certaine confusion tant chez les camionneurs que parmi les agents des douanes[[4]](#footnote-5). En conséquence, les transporteurs de fret ont subi de longues files d’attente aux frontières et des pertes importantes lorsqu’il n’était pas possible de franchir les frontières, et leurs camions ont même parfois été redirigés vers des itinéraires moins sûrs[[5]](#footnote-6). En outre, des litiges sont survenus entre des transporteurs et des autorités douanières, et également entre pays. En Afrique de l’Est, il a même fallu une intervention diplomatique pour régler des différends[[6]](#footnote-7).

B. Région de la Commission économique pour l’Europe

11. Pour un compte rendu détaillé des interventions d’urgence effectuées en réponse à la COVID‑19 dans le domaine des transports au sein de la région de la Commission économique pour l’Europe (CEE), voir le document ECE/TRANS/2021/4.

C. Région de la Commission économique pour l’Amérique latine   
et les Caraïbes

12. Les pays d’Amérique latine ont eux aussi mis en place de nombreuses interventions non pharmaceutiques, telles que des points de contrôle sanitaire sur les principaux couloirs de transport, qui ont entraîné une augmentation considérable des temps de chargement, de déchargement et de transit[[7]](#footnote-8). Comme dans d’autres régions, la confusion concernant les mesures et les protocoles, ajoutée à l’absence de mécanismes de facilitation, a encore ralenti les opérations. D’autres mesures, telles que la limitation de la durée de séjour à l’étranger des camionneurs, ont également allongé ces cycles d’exploitation. En outre, des autorités locales auraient fermé l’accès à certaines routes, interdit aux établissements médicaux de fournir des soins aux camionneurs ou même interdit à ceux-ci de quitter leur véhicule pour manger ou pour régler un problème avec la cargaison. Un résultat direct, aggravé par la dynamique susmentionnée, a été la chute spectaculaire des volumes de fret transporté et des flux de revenus connexes pour le secteur, qui a réduit la trésorerie des transporteurs, ceux‑ci étant pour la plupart des entreprises individuelles ou des microentreprises. Le caractère informel du secteur a aussi des conséquences sociales : les transporteurs passent à travers les mailles des filets de l’aide sociale d’urgence, car ils ne remplissent pas les conditions fixées pour l’aide financière aux entreprises[[8]](#footnote-9).

D. Région de la Commission économique et sociale pour l’Asie   
et le Pacifique

13. Le transport de marchandises et de personnes dans la région de la Commission économique et sociale pour l’Asie et le Pacifique (CESAP) a souffert du fait que la plupart des pays ont mis en œuvre, en réponse à la COVID‑19, de nouvelles réglementations douanières, des restrictions au franchissement des frontières, voire des fermetures temporaires des frontières. Toutefois, dans la plupart des cas, les biens essentiels ont continué à circuler[[9]](#footnote-10). Pendant la crise, certains pays ont adopté de nouvelles politiques en matière de réglementation du commerce et des transports sans prévenir ni consulter leurs partenaires. Certains pays ont mis en place une fermeture partielle ou complète des postes frontière ou ont imposé de nouvelles exigences pour l’entrée sur le territoire national, augmentant ainsi le temps d’attente et les coûts des transports transfrontières. L’évolution rapide des nouvelles restrictions et exigences ainsi que l’absence d’informations complètes ont encore compliqué la situation des entrepreneurs de transport, qui étaient déjà aux prises avec la baisse de la demande et l’incertitude économique. Les mécanismes de coopération existants n’ont pas permis de fournir des orientations adéquates ni d’assurer une coordination régionale des mesures d’urgence[[10]](#footnote-11), [[11]](#footnote-12). Dans leurs appels à une transparence et une coordination accrues des mesures d’urgence, divers organes de l’ONU ont souligné combien cette question était essentielle.

E. Région de la Commission économique et sociale pour l’Asie occidentale

14. Comme dans d’autres régions de l’ONU, peu après le début de la pandémie, les États membres de la Commission économique et sociale pour l’Asie occidentale (CESAO) ont imposé des restrictions à la circulation des personnes et des biens et fermé les frontières. Les données pour la période du 4 au 11 juin 2020 montrent que près de 60 % des 97 postes frontière terrestres suivis aux fins de l’analyse n’étaient pas opérationnels, et que 37 % ne l’étaient que partiellement. Sur les 42 points de passage d’une frontière maritime, lacustre ou fluviale suivis aux fins de l’analyse, 60 % étaient entièrement fermés aux flux de marchandises et 33 % n’étaient que partiellement opérationnels, tandis que pour les passagers seuls deux points de passage de ce type étaient entièrement opérationnels. Dans la plupart des États membres de la CESAO, l’ouverture des frontières terrestres était limitée aux camions transportant des produits de base et des marchandises. De nombreux pays ont pris des mesures de sécurité nationales complémentaires, telles que le changement de camions et de chauffeurs, la stérilisation des marchandises et l’imposition de mesures de quarantaine à l’arrivée. De plus, dans certains pays, les camionneurs ont été mis en quarantaine à l’entrée du pays et remplacés par des chauffeurs locaux[[12]](#footnote-13).

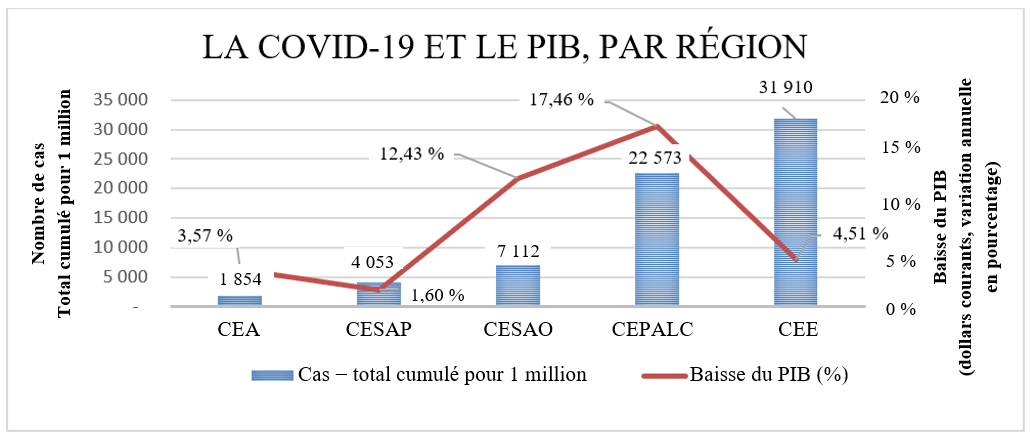
15. Au plus fort de la pandémie, des États membres de la CESAO ont pris des mesures destinées à faciliter le commerce pendant la période de confinement afin d’assurer la continuité des activités et de faciliter la livraison des biens essentiels et le maintien des flux commerciaux. Néanmoins, il ressort de certaines estimations qu’en 2020 la pandémie aurait fait chuter de 22 % le chiffre d’affaires du transport routier de marchandises par rapport à 2019[[13]](#footnote-14).

III. Des mesures similaires mais des contextes épidémiologiques et économiques différents

16. Le tour d’horizon des mesures régionales et nationales fourni ci-dessus montre bien que les mesures nationales prises au lendemain du déclenchement de la pandémie ont suivi des schémas semblables. À l’échelle collective, ces schémas se sont avérés inadéquats : ils représentent des défaillances de la réponse systémique aux situations d’urgence.

17. L’homogénéité de ces mesures contraste toutefois fortement avec les différences sous-jacentes dans les impacts épidémiologiques et macroéconomiques de la COVID‑19 d’une région à l’autre.

# Figure I **Impacts épidémiologiques et économiques de la pandémie de COVID-19, par région de l’ONU**



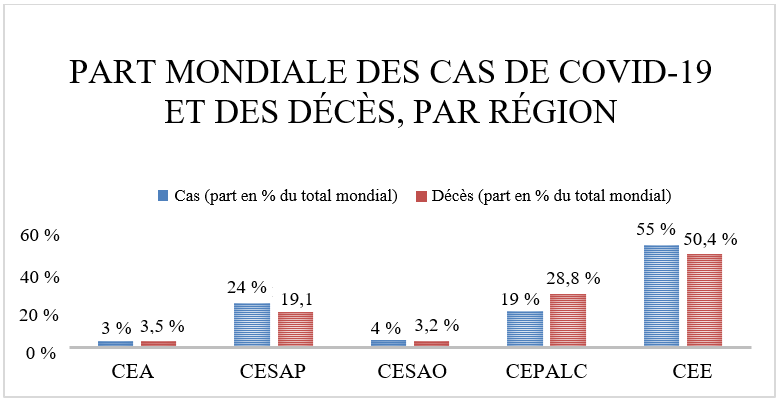
*Sources* :

a) Données épidémiologiques : [tableau de bord COVID-19 de l’OMS](https://covid19.who.int/), consulté le 22 décembre 2020 ;

b) Données sur le PIB : [IMF Datamapper](https://www.imf.org/external/datamapper/NGDPD@WEO/WEOWORLD/AFQ/APQ/EUQ/SMQ/CMQ/NAQ/MEQ/SAQ/SSQ/NMQ), consulté le 23 décembre 2020 ;

c) Calculs du secrétariat.

# Figure II **Répartition des cas de COVID-19 par région de l’ONU**



*Source* : Données épidémiologiques, [tableau de bord COVID-19 de l’OMS](https://covid19.who.int/), consulté le 22 décembre 2020 ;

A. Région de la Commission économique pour l’Afrique

18. La région de la Commission économique pour l’Afrique (CEA) connaît un taux d’incidence cumulé de 1 854 cas pour 1 million d’habitants (voir fig. I)[[14]](#footnote-15), ce qui est bien inférieur au taux mondial (9 622). Le continent ne représente que 3 % des cas dans le monde (voir fig. II). La région de la CEA semble relativement épargnée jusqu’à présent, bien que les mesures d’intervention n’aient pas été homogènes[[15]](#footnote-16). Certains pays ont acquis de l’expérience lors de précédentes épidémies, comme celle d’Ebola, et peuvent la mettre à profit pour combattre la pandémie actuelle.

19. On s’attend à ce que le PIB de la région de la CEA diminue de 3,57 % par rapport à l’année précédente (voir fig. I)[[16]](#footnote-17). Cette baisse est inférieure à celle que l’on prévoit pour le PIB mondial (-4,4 %).

20. Les importations africaines ont fléchi de 2 % au cours du premier trimestre et ont fortement baissé, de 21 %, en avril[[17]](#footnote-18). Les exportations ont même augmenté de 4 % au premier trimestre, mais ont chuté de 36 % en avril, ce qui témoigne d’une intensification des effets économiques de la pandémie. Les exportations intrarégionales ont diminué de 17 % en avril, après que les pays africains ont mis en place des mesures de confinement, des interdictions de voyage et de nouvelles règles douanières en mars.

21. On prévoit qu’en raison de la pandémie de COVID‑19, le chiffre d’affaires annuel provenant du transport terrestre de marchandises subira une baisse de 22 % par rapport à 2019 dans la région du Moyen-Orient et de l’Afrique du Nord et une baisse de 11 % en Afrique subsaharienne[[18]](#footnote-19).

B. Région de la Commission économique pour l’Europe

22. La région de la CEE connaît un taux d’incidence cumulé de 31 910 cas pour 1 million d’habitants, ce qui en fait de loin la plus touchée des régions de l’ONU, avec un taux plus de trois fois supérieur au taux mondial de 9 662 cas pour 1 million d’habitants (voir fig. I). Ce n’est pas que selon la mesure standard du taux d’incidence que la région de la CEE arrive tristement en tête, mais aussi en chiffres absolus : elle totalise 55 % des cas mondiaux de COVID‑19 et 50,4 % des décès mondiaux dus à la maladie (voir fig. II).

23. On prévoit que le PIB de la région de la CEE va diminuer de 4,51 % (voir fig. I), soit un peu plus que ce qui est projeté pour le PIB mondial (-4,4 %)[[19]](#footnote-20).

24. C’est en mai 2020 que la baisse des échanges commerciaux de l’Union européenne a été la plus forte, les importations ayant chuté de 28 % et les exportations de 32 %. Cette tendance s’est poursuivie au troisième trimestre, tant pour les importations que pour les exportations, bien qu’à un rythme nettement inférieur : 10 % et 9 % respectivement en août 2020. Les importations et les exportations de la Fédération de Russie ont suivi une tendance similaire, les points les plus bas étant des baisses de 20 % des importations en avril 2020 et de 36 % des exportations en mai 2020. Les importations russes ont continué à diminuer au troisième trimestre, mais à un rythme plus lent, qui était de 11 % en août 2020. La baisse des exportations russes s’établissait à 32 % en août 2020[[20]](#footnote-21).

25. En raison de la COVID‑19, le chiffre d’affaires produit par le transport de marchandises par route en 2020 devrait baisser de 20 % par rapport à 2019[[21]](#footnote-22).

C. Région de la Commission économique pour l’Amérique latine   
et les Caraïbes

26. La région de la Commission économique pour l’Amérique latine et les Caraïbes (CEPALC) a un taux d’incidence cumulé de 22 573 cas pour 1 million d’habitants, ce qui est bien plus élevé que le taux mondial (9 622)[[22]](#footnote-23). La région représente actuellement 19 % des cas mondiaux et 28,8 % des décès dans le monde, et comprend plusieurs points chauds de la pandémie.

27. On prévoit que le PIB de la région de la CEA aura diminué de 17,46 % en 2020 par rapport à 2019. Cette baisse spectaculaire est la plus forte de toutes les régions de l’ONU[[23]](#footnote-24). Elle dépasse largement la moyenne mondiale, qui est une contraction de 4,4 % du PIB. La région de la CEPALC est donc l’une des plus touchées par la COVID‑19, tant sur le plan épidémiologique que dans la sphère économique.

28. Entre décembre 2019 et mai 2020, le volume du commerce mondial de marchandises a subi une contraction considérable par rapport à la même période de l’année précédente[[24]](#footnote-25) : Le volume des exportations a chuté de 26,1 % et celui des importations de 27,4 %. À la fois pour ses exportations et ses importations, la région de la CEPALC a connu une baisse supérieure à la moyenne, tant en volume qu’en valeur. C’est en mai 2020 que la réduction a été la plus marquée, avec une baisse de 37 % par rapport à un an plus tôt. Cette tendance devrait se poursuivre, la CEPALC prévoyant une baisse globale de 23 % des exportations et de 25 % des importations en 2020[[25]](#footnote-26). Si la forte réduction des exportations s’explique par un double choc, à la fois du côté de l’offre et de la demande, c’est la récession en cours qui a réduit les importations[[26]](#footnote-27). Les exportations minières et pétrolières seront les plus touchées (‑33 %) en raison de l’évolution des cours du pétrole, suivies par les exportations de produits manufacturés (‑25 %). Les importations devraient diminuer dans tous les domaines, mais ce sont les importations de combustibles qui devraient varier le plus par rapport à l’année précédente (‑44 %). L’importation de fournitures médicales est particulièrement vitale en ce moment, car 96 % du matériel médical est importé de l’extérieur de la région[[27]](#footnote-28). Les restrictions à l’exportation de ces fournitures et les contraintes logistiques générales entravent l’importation de matériel médical.

29. On prévoit une contraction spectaculaire du commerce intrarégional dans l’ensemble de la région, avec des réductions de 28 % des exportations et de 29 % des importations qui dépassent l’amplitude moyenne prévue au niveau mondial[[28]](#footnote-29). Le secteur manufacturier sera le plus touché par cette baisse du commerce intrarégional[[29]](#footnote-30).

30. L’activité du secteur des transports dans la région a subi une contraction de 6,8 %, la plus forte baisse après celle du secteur des voyages (-17,5 %)[[30]](#footnote-31). Le chiffre d’affaires annuel des entreprises du secteur devrait diminuer de 20 %, ce qui est proche de la moyenne mondiale (-18 %). L’adoption d’interventions non pharmaceutiques a réduit le transport intérieur, bien que le transport routier de marchandises soit nécessaire pour l’approvisionnement en biens essentiels[[31]](#footnote-32).

31. Il y a également eu une baisse importante des volumes transportés dans la région au premier semestre de 2020 par rapport à la même période de 2019, mais le chiffre global recouvre des disparités importantes, puisque les réductions vont de 50 % en Bolivie et au Pérou à une maigre diminution de 2 % au Nicaragua[[32]](#footnote-33). Les transports de la région ont été freinés par le coup d’arrêt imposé à l’activité économique, qui a allongé les cycles d’exploitation. En revanche, la logistique urbaine et le commerce électronique se portent beaucoup mieux et jouent un rôle essentiel dans le transport des biens essentiels nécessaires en période de confinement.

D. Région de la Commission économique et sociale pour l’Asie   
et le Pacifique

32. La région de la CESAP connaît un taux d’incidence cumulé de 4 053 cas pour 1 million d’habitants (voir fig. I), ce qui est nettement inférieur au taux mondial (9 622)[[33]](#footnote-34). Elle représente actuellement 24 % des cas mondiaux et 19,1 % des décès (voir fig. II). Il convient de noter que les différentes sous-régions de la CESAP n’ont pas eu la même expérience : alors que l’Asie du Sud-Est est proche de la moyenne mondiale, le Pacifique occidental a été relativement épargné par la pandémie.

33. On s’attend à ce que le PIB de la région de la CESAP diminue seulement de 1,6 % par rapport à l’année précédente (voir fig. I)[[34]](#footnote-35). L’Asie du Sud et les îles du Pacifique devraient être les plus fortement touchées, avec une baisse de 8,4 et 7,1 % respectivement. Pour l’Asie centrale et le Caucase, d’une part, et l’Asie du Sud-Est, d’autre part, les baisses devraient s’établir respectivement à 4,1 et 3,3 %. L’Asie de l’Est, en revanche, devrait connaître une croissance économique de 0,3 % par rapport à 2019.

34. Les pays d’Asie et du Pacifique ont subi des impacts économiques très variables. Alors que certains d’entre eux dépendent fortement de l’exportation de matières premières, d’autres sont davantage tributaires du tourisme, comme les îles du Pacifique. Tout comme ceux des Caraïbes, les petits États insulaires en développement du Pacifique comptent sur le tourisme pour une part importante de leur PIB. Les effets économiques diffèrent également selon le marché de destination et le marché d’origine. Certains États, comme les pays d’Asie de l’Est, sont très liés à la Chine, qui est le seul pays dont on attend une croissance économique[[35]](#footnote-36). Les pays d’Asie du Sud, quant à eux, connaissent des difficultés car leurs commandes à l’exportation en provenance de l’Union européenne et des États-Unis ont été annulées[[36]](#footnote-37).

35. Le volume des exportations a diminué de 4,4 % entre janvier et mai 2020 par rapport à la même période de 2019. Dans le même temps, les importations ont baissé de 6,6 % en volume pour l’Asie hors Chine, alors que le volume des importations chinoises n’a diminué que de 2 %. Ces chiffres sont inférieurs à la moyenne mondiale, qui est une diminution de 8,8 % pour les exportations et de 8,5 % pour les importations[[37]](#footnote-38). Néanmoins, sur l’ensemble de 2020, la région Asie-Pacifique pourrait être un peu plus touchée que le commerce mondial dans son ensemble[[38]](#footnote-39). Les exportations de la région pourraient enregistrer une diminution comprise entre 14 et 37 %, tandis que la baisse attendue du commerce mondial se situe dans une fourchette allant de 13 à 32 %.

36. En raison de la COVID-19, le transport terrestre de marchandises en Asie et dans le Pacifique devrait connaître une baisse de son chiffre d’affaires annuel comprise entre 18 et 21 % par rapport à 2019.

E. Région de la Commission économique et sociale pour l’Asie occidentale

37. La région de la Commission économique et sociale pour l’Asie occidentale (CESAO) connaît un taux d’incidence cumulé de 7 122 cas pour 1 million d’habitants (voir fig. I)[[39]](#footnote-40), inférieur au taux mondial (9 622). Le nombre d’infections et de décès est resté relativement faible dans la région, mais on observe depuis peu une tendance à la hausse. La région représente actuellement 4 % des cas mondiaux et 3,2 % des décès (voir fig. II).

38. On prévoit une chute de 12,43 % du PIB de la région de la CESAO par rapport à l’année précédente, ce qui est bien supérieur à la moyenne mondiale (-4,4 %)[[40]](#footnote-41).

39. La région de la CESAO subit un immense ralentissement économique, car les cours du pétrole avaient chuté même avant l’apparition de la COVID‑19. La pandémie en cours a encore aggravé la situation, car la fermeture d’usines et la baisse d’activité dans les transports n’ont fait que réduire la demande de pétrole. Or le pétrole est une composante majeure de l’économie de cette région, où le secteur minier représente 24,5 % de la production totale, contre une moyenne mondiale de seulement 5,4 %. La baisse de la demande de pétrole et de ses cours affectera donc fortement l’économie générale et les moyens d’assurer un redressement après la COVID-19.

40. Les exportations devraient diminuer de 88 milliards de dollars (dont 43 milliards de dollars d’exportations non pétrolières), y compris une baisse de 14 milliards de dollars des exportations entre pays arabes (15 %)[[41]](#footnote-42). Les secteurs les plus touchés seront les industries minière et chimique, avec 71 % de la baisse totale des exportations. Les importations devraient diminuer de 111 milliards de dollars (dont 89 milliards de dollars d’importations non pétrolières), y compris une baisse de 26 milliards de dollars des importations entre pays arabes (23 %). Les importations de produits mécaniques ou électriques et d’autres produits manufacturés seront les plus touchées, avec 51 % de la baisse totale des importations. Le commerce intrarégional sera donc relativement moins affecté que le commerce mondial.

41. On prévoit qu’en raison de la pandémie de COVID-19, le chiffre d’affaires annuel provenant du transport terrestre de marchandises chutera de 22 % par rapport à 2019 dans la région du Moyen-Orient et de l’Afrique du Nord. C’est la plus forte baisse régionale enregistrée dans le monde[[42]](#footnote-43).

IV. Cas particuliers d’impacts sectoriels ou régionaux

A. Crise alimentaire

42. Bien que la région de la CEA dispose d’importantes ressources agricoles, le continent africain est un importateur net de produits agro‑alimentaires, et les 10 premiers aliments de base représentent les deux tiers de ses importations de produits alimentaires. La plupart des produits alimentaires consommés en Afrique proviennent d’autres continents : pour la période 2016‑2018, la part des importations a atteint 85 %. Étant donné que l’on prévoit une augmentation de ses importations alimentaires, l’Afrique est très dépendante du commerce mondial des produits alimentaires.

43. Bien que la production mondiale d’aliments de base soit actuellement abondante, l’accès aux chaînes d’approvisionnement est devenu difficile[[43]](#footnote-44). En effet, parce que le transport et la logistique sont plus intensifs en main‑d’œuvre en Afrique que dans d’autres régions[[44]](#footnote-45), les mesures de lutte contre la COVID‑19 telles que la distanciation physique et les couvre-feux y ont davantage perturbé les transports. Ces mesures ont en outre pour effet de perturber le franchissement des frontières, ce qui affecte de multiples étapes des chaînes de valeur alimentaires, de l’approvisionnement en intrants à la production puis la distribution et enfin la consommation de denrées alimentaires[[45]](#footnote-46). Bien qu’il y ait, pour les fournitures essentielles, des dérogations aux fermetures des frontières décrétées en réponse à la COVID‑19, elles sont soumises à des conditions particulièrement strictes. Il s’ensuit que les mesures de lutte contre la COVID‑19 rendent l’approvisionnement alimentaire plus difficile et aggravent l’insécurité alimentaire dans l’ensemble du continent.

44. Comme la région de la CEA, la région de la CESAO a un potentiel de développement agricole mais dépend encore fortement des importations de denrées alimentaires[[46]](#footnote-47). Cela la rend également plus sensible aux crises commerciales comme celle déclenchée par la pandémie de COVID‑19. La région de la CESAO importe pour 110 milliards de dollars de denrées alimentaires. Deux des aliments de base, à savoir le blé et les autres céréales, sont importés respectivement à hauteur de 65 et 90 % des besoins. Bien que certains pays tels que le Qatar et l’Algérie aient exempté les importations de denrées alimentaires de certaines des nouvelles procédures instaurées pour contrer la COVID‑19, les contraintes de transport risquent d’empêcher que les denrées alimentaires soient acheminées là où on en a le plus besoin[[47]](#footnote-48). La région arabe a déjà connu des crises alimentaires avant la COVID‑19. Cela la rend particulièrement vulnérable à des restrictions du transport de produits alimentaires dans des situations d’urgence mondiales, comme celles déclenchées par la pandémie.

B. Secteur du tourisme

45. Le tourisme a été l’un des secteurs les plus touchés par la pandémie au niveau mondial. Dans la présente section, l’analyse a été centrée sur la région de la CEPALC à des fins d’illustration, mais on observe des schémas similaires dans les autres régions.

46. Le tourisme dans la région de la CEPALC a été très fortement touché, puisqu’au cours des quatre premiers mois de 2020 les arrivées de touristes ont chuté de 39 % dans les Caraïbes et de 35 % en Amérique centrale et du Sud[[48]](#footnote-49). Parmi les exportations de services, l’activité la plus touchée a été les voyages, avec une baisse de 17,5 % qui a eu un fort impact sur l’économie en général et sur les transports terrestres en particulier[[49]](#footnote-50). Le secteur des voyages et du tourisme est relativement important dans la région de la CEPALC, puisque le tourisme y représentait 48 % de la valeur des exportations de services en 2019, ce qui est le double de la moyenne mondiale[[50]](#footnote-51). Selon le World Travel and Tourism Council (WTTC), le tourisme représente 10,2 % du PIB de la région[[51]](#footnote-52). Les pays des Caraïbes en dépendent encore plus, puisqu’il représente 45 % de la valeur totale de leurs exportations (biens et services)[[52]](#footnote-53). En 2019, il avait contribué directement 11,8 % du PIB des Caraïbes et sa contribution globale s’élevait à 28,5 %[[53]](#footnote-54). En raison de la COVID‑19, l’Amérique latine et les Caraïbes devraient connaître une baisse de 30 % par rapport à 2019 de la contribution des voyages et du tourisme à leur PIB combiné[[54]](#footnote-55).

C. Transfert de fret de la route vers le rail

47. Comme mentionné ci-dessus, les pays asiatiques ont institué de nombreuses mesures prévoyant la fermeture des frontières, des restrictions douanières et des protocoles d’hygiène supplémentaires. Le transport routier de marchandises a particulièrement souffert de cette réglementation, car le temps et les coûts de transport ont augmenté. En revanche, moins de protocoles étaient imposés au transport ferroviaire[[55]](#footnote-56), ce qui a entraîné le transfert de la route vers le rail d’une grande partie du transport de fret[[56]](#footnote-57). Par exemple, les flux de fret via les routes euro-asiatiques passant par le Kazakhstan, la Fédération de Russie et le Bélarus ont augmenté de 75 % au cours du deuxième trimestre de 2020 par rapport à la même période en 2019[[57]](#footnote-58). Les pays d’Asie du Nord et d’Asie centrale ont davantage recours au chemin de fer pour le transport de marchandises, en particulier sur de longues distances[[58]](#footnote-59). Mais les pays dont les chemins de fer sont moins développés se trouvent désavantagés et ont plus de mal à maintenir leurs chaînes d’approvisionnement.

D. Baisse de l’investissement étranger direct due à la chute   
des cours du pétrole

48. Les effets combinés de la chute des cours du pétrole en mars 2020 et de la pandémie de COVID-19 pourraient entraîner une baisse importante des flux d’investissement étranger direct entrant dans la région de la CESAO. La CESAO prévoit une diminution de 17,8 milliards de dollars en 2020, soit une baisse de 45 %, alors que la baisse attendue au niveau mondial est de 30 %[[59]](#footnote-60). La CESAO estime que l’industrie électrique et le secteur des transports seront les plus touchés par la diminution des flux d’investissement étranger direct, car leurs chaînes de valeur sont mondiales et sont les plus intégrées[[60]](#footnote-61). Le secteur des transports risque en particulier de souffrir, d’une baisse de son chiffre d’affaires à court terme et d’une réduction de ses possibilités de croissance à long terme. Comme les liaisons ferroviaires entre pays arabes sont déjà insuffisantes, cette évolution va entraver l’accroissement du commerce interarabe, qui favoriserait la relance économique[[61]](#footnote-62). Pour assurer la croissance à long terme, il faut améliorer la connectivité des infrastructures.

V. Le rôle des conventions des Nations Unies relatives   
aux transports intérieurs et du système réglementaire international dans un contexte de pandémie mondiale :   
état des lieux et possibilités

49. Face à la pandémie, le Comité des transports intérieurs et ses organes subsidiaires ont continué à élaborer et mettre en œuvre une nouvelle génération d’instruments juridiques destinés à favoriser la dématérialisation ou l’informatisation des procédures applicables aux transports et au franchissement des frontières, ainsi que le recours aux mécanismes et réseaux existants pour accélérer la reprise économique post-COVID-19 des Parties contractantes, et ainsi soutenir l’action que mènent les États membres en faveur d’un redressement durable. Parmi les mesures prises figurent la mise à profit et l’accélération de la dématérialisation ou informatisation des instruments juridiques existants relatifs aux transports et aux procédures de franchissement des frontières, avec notamment le système international eTIR et la lettre de voiture électronique (eCMR). Les Parties contractantes à la Convention TIR se sont félicité de l’accélération de la mise au point du système eTIR et de sa promotion en tant qu’outil garantissant des opérations de franchissement fluide des frontières sans papier et sans contact, qui permet de garder les frontières ouvertes tout en protégeant les camionneurs et les douaniers contre le virus. À ce jour, 16 Parties contractantes ont officiellement demandé à être connectées au système eTIR.

50. En outre, grâce au réseau réunissant les États Membres/Parties contractantes et les principaux acteurs du secteur des transports qui a été établi par les instruments juridiques concernés, il a été possible de créer dans le cadre du sous-programme Transports un observatoire des changements de situation des postes frontière dus à la pandémie de COVID‑19 (« Observatory on Border Crossings Status due to COVID-19 »). On trouve sur cette plateforme des informations actualisées sur la situation actuelle de 174 États Membres de l’ONU et sur les pratiques et mesures nationales qu’ils ont mises en œuvre en réponse à la pandémie. L’observatoire a été consulté par des dizaines de milliers de visiteurs uniques provenant de 207 pays et régions.

51. Les conventions des Nations Unies suivantes, qui relèvent de la compétence du Comité des transports intérieurs, peuvent être importantes pour leurs Parties contractantes dans la gestion des pandémies et des situations d’urgence transfrontières (ECE/TRANS/2021/4) :

• Convention internationale de 1982 sur l’harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières ;

• Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (1975) ;

• Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) et Protocole additionnel à la CMR concernant la lettre de voiture électronique (e-CMR).

52. Même si des éléments clefs de l’architecture réglementaire internationale existante peuvent servir à élaborer des cadres efficaces pour la coopération et l’intervention dans les situations d’urgence, certains défis majeurs demeurent. L’un d’entre eux est qu’il faudrait faire évoluer les principales conventions, afin d’y inclure les dispositions nécessaires pour faire face aux situations d’urgence (ECE/TRANS/2021/4).

53. Un autre défi majeur est le nombre insuffisant d’adhésions à ces conventions, en particulier en dehors de la région de la CEE. La section suivante présente l’état des adhésions par région de l’ONU et les informations clefs y afférentes.

A. Région de la Commission économique pour l’Afrique

54. La région de la CEA totalise 153 adhésions aux conventions relatives aux transports intérieurs. Dix-neuf pays (35 %) n’ont adhéré à aucune convention. La facilitation du franchissement des frontières enregistre 57 adhésions, mais seules quatre concernent la Convention TIR (voir ECE/TRANS/2021/12).

55. Face à ce faible nombre d’adhésions à des instruments essentiels pour la facilitation du franchissement des frontières, il est à noter que 16 des 32 pays en développement sans littoral se trouvent en Afrique. Pour ces pays, les temps de transport sont nettement plus longs que pour d’autres pays en développement et les coûts de transport sont déjà supérieurs de 50 %[[62]](#footnote-63).

B. Région de la Commission économique pour l’Europe

56. La facilitation du franchissement des frontières est bien développée dans la région de la CEE avec 377 adhésions aux instruments juridiques pertinents. La convention qui compte le plus grand nombre de Parties contractantes issues de la région de la CEE est en fait la Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR de 1975), qui en compte 51 (voir ECE/TRANS/2021/12).

C. Région de la Commission économique pour l’Amérique latine   
et les Caraïbes

57. Sur les 33 États membres de la CEPALC, seuls 22 ont adhéré à au moins une des conventions de la CEE relatives aux transports, ce qui signifie que 11 États (33 %) n’en ont signé aucune. Concernant le franchissement des frontières, les 38 adhésions de la région indiquent que des progrès considérables restent à faire. Il n’y a que trois Parties contractantes à la Convention TIR de 1975 (voir ECE/TRANS/2021/12).

D. Région de la Commission économique et sociale pour l’Asie   
et le Pacifique

58. Les États membres de la CESAP comptent 266 adhésions aux conventions des Nations Unies sur les transports intérieurs relevant du Comité des transports intérieurs, mais 12 (soit 25 %) d’entre eux ne sont Parties contractantes à aucune de ces conventions. Concernant la facilitation du franchissement des frontières, la région de la CESAP compte 86 adhésions, ce qui la place en deuxième position derrière la région de la CEE. On compte 17 adhésions à la Convention TIR dans la région (voir ECE/TRANS/2021/12).

E. Région de la Commission économique et sociale pour l’Asie occidentale

59. Les 20 États membres de la CESAO comptent 89 adhésions aux conventions des Nations Unies sur les transports intérieurs, mais cinq pays n’ont adhéré à aucune convention. En ce qui concerne la facilitation du franchissement des frontières, il est à noter que la Convention TIR est celle qui totalise le plus grand nombre d’adhésions dans la région (11) (voir ECE/TRANS/2021/12).

VI. Conclusions

60. Malgré l’incertitude qui continue de planer sur l’évolution de la pandémie et sur ce que l’on peut attendre de la période post-pandémique, certaines conclusions essentielles ont pu être tirées de l’analyse présentée ci-dessus.

61. Premièrement, même si les impacts épidémiologiques et macroéconomiques de la pandémie sur les États Membres de l’ONU ont été très inégaux d’une région à l’autre, les premières interventions d’urgence dans les transports terrestres ont suivi des schémas similaires par leur absence de coordination, qui les a rendues moins efficaces et plus nuisibles tant sur le plan épidémiologique que dans la sphère économique.

62. Deuxièmement, les mécanismes régionaux et internationaux existants se sont révélés inadéquats pour ce qui est de favoriser une action coordonnée dans les conditions d’urgence déclenchées par la pandémie. Compte tenu de l’envergure mondiale des chaînes d’approvisionnement, aucune solution régionale ne pouvait suffire face à l’ampleur et à la portée du défi.

63. Troisièmement, certains pays et régions, même parmi les plus durement touchés sur le plan épidémiologique, ont été mieux à même que d’autres de rebondir, de rétablir les flux transfrontières de marchandises et d’atténuer les impacts économiques. Il apparaît que les pays qui ont adhéré à beaucoup de conventions sur la facilitation du franchissement des frontières ont su mieux gérer la situation pour rétablir les flux transfrontières de marchandises pendant la pandémie et après, alors même que nombre d’entre eux ont été durement frappés par la COVID‑19.

64. Il en découle que les conventions existantes des Nations Unies relatives aux transports intérieurs peuvent devenir un élément efficace de la panoplie de solutions auxquelles on peut avoir recours dans les situations d’urgence. Deux défis majeurs restent cependant à relever :

a) Les taux d’adhésion sont relativement faibles à l’extérieur de la région de la CEE ;

b) Il est urgent d’adapter ces conventions, et notamment d’accélérer la dématérialisation des procédures s’y rapportant.

65. Enfin, l’absence de protocoles de transport terrestre convenus en cas de pandémie est un problème critique que le Comité doit régler à titre prioritaire, dans le cadre d’une stratégie de gestion des risques à l’échelle mondiale.

1. \* Il a été convenu que le présent document serait publié après la date normale de publication en raison de circonstances indépendantes de la volonté du soumetteur. [↑](#footnote-ref-2)
2. Concernant le rattachement des pays aux commissions régionales, il importe de noter que de nombreux pays sont membres de plus d’une commission. Dans certains cas, ces pays ont un lien géographique clair avec l’une des commissions et ont donc été considérés aux fins de l’analyse comme appartenant seulement à celle-là. Il y a toutefois deux zones principales dans lesquelles les commissions se superposent : la zone Afrique du Nord-Asie occidentale (pays concernés : Algérie, Égypte, Libye, Maroc, Mauritanie, Soudan et Tunisie) et l’Asie centrale (pays concernés : Azerbaïdjan, Fédération de Russie, Kazakhstan, Kirghizistan, Ouzbékistan, Tadjikistan et Turkménistan). Dans ces deux cas, les pays ont été pris en compte dans l’analyse de chacune des commissions régionales. [↑](#footnote-ref-3)
3. Banga, K., J. Keane, M. Mendez-Parra, L. Pettinotti, & L. Sommer, "Africa Trade and Covid-19", *African Trade Policy Centre Working Paper 586*, août 2020, p. 11. [↑](#footnote-ref-4)
4. CEA, « Faciliter le commerce transfrontalier par la coordination de la riposte africaine au COVID‑19 », Addis-Abeba, juillet 2020, p. 2. [↑](#footnote-ref-5)
5. CEA, ibid., p. 6. [↑](#footnote-ref-6)
6. CEA, ibid., p. 2. [↑](#footnote-ref-7)
7. CEPALC, « The Effects of the Coronavirus Disease (COVID-19) Pandemic on International Trade and Logistics », *Special Report COVID-19 No.6*, 6 août 2020, p. 17. [↑](#footnote-ref-8)
8. CEPALC, ibid., p. 17. [↑](#footnote-ref-9)
9. CESAP, « Policy Reponses to Covid-19 : Transport Connectivity in Asia and the Pacific », note de synthèse, 22 avril 2020, p. 4. [↑](#footnote-ref-10)
10. CESAP, ibid., p. 7. [↑](#footnote-ref-11)
11. ONU, « The Impact of COVID-19 on South-East Asia », note de synthèse, juillet 2020, p. 15. [↑](#footnote-ref-12)
12. CESAO et CNUCED, « COVID-19 : Impact on Transport in the Arab Region », 2020. [↑](#footnote-ref-13)
13. Ibid. [↑](#footnote-ref-14)
14. Données provenant du [tableau de bord COVID-19 de l’OMS](https://covid19.who.int/), consulté le 22 décembre 2020. [↑](#footnote-ref-15)
15. OCDE, « Africa’s Response to COVID-19 : What Roles for Trade, Manufacturing and Intellectual Property ? », *Tackling Coronavirus (COVID-19)*, 23 juin 2020, p. 2. [↑](#footnote-ref-16)
16. [IMF Datamapper](https://www.imf.org/external/datamapper/NGDPD@WEO/WEOWORLD/AFQ/APQ/EUQ/SMQ/CMQ/NAQ/MEQ/SAQ/SSQ/NMQ), consulté le 23 décembre 2020. [↑](#footnote-ref-17)
17. CNUCED, « Global Trade Update », juin 2020, p. 4. [↑](#footnote-ref-18)
18. IRU, « COVID-19 Impacts on the Road Transport Industry », *IRU Intelligence Report Executive Summary*, juin 2020, p. 5. [↑](#footnote-ref-19)
19. [IMF Datamapper](https://www.imf.org/external/datamapper/NGDPD@WEO/WEOWORLD/AFQ/APQ/EUQ/SMQ/CMQ/NAQ/MEQ/SAQ/SSQ/NMQ), consulté le 23 décembre 2020. [↑](#footnote-ref-20)
20. CNUCED, « Global Trade Update », octobre 2020. [↑](#footnote-ref-21)
21. IRU, « COVID-19 Impact on the Road Transport Industry », novembre 2020. [↑](#footnote-ref-22)
22. Données provenant du [tableau de bord COVID-19 de l’OMS](https://covid19.who.int/), consulté le 22 décembre 2020. [↑](#footnote-ref-23)
23. [IMF Datamapper](https://www.imf.org/external/datamapper/NGDPD@WEO/WEOWORLD/AFQ/APQ/EUQ/SMQ/CMQ/NAQ/MEQ/SAQ/SSQ/NMQ), consulté le 23 décembre 2020. [↑](#footnote-ref-24)
24. CEPALC, « The Effects of the Coronavirus Disease (COVID-19) Pandemic on International Trade and Logistics », Special Report COVID-19 No.6, 6 août 2020, p. 2 et 3. [↑](#footnote-ref-25)
25. Ibid., p. 19. [↑](#footnote-ref-26)
26. Ibid., p. 16. [↑](#footnote-ref-27)
27. ONU, « The Impact of COVID-19 on Latin America and the Caribbean », note de synthèse, juillet 2020, p. 8. [↑](#footnote-ref-28)
28. CEPALC, ibid., p. 19. [↑](#footnote-ref-29)
29. CEPALC, ibid, p. 20. [↑](#footnote-ref-30)
30. CEPALC, ibid., p. 11. [↑](#footnote-ref-31)
31. CEPALC, ibid, p. 16. [↑](#footnote-ref-32)
32. CEPALC, ibid., p. 16 et 17. [↑](#footnote-ref-33)
33. Données provenant du [tableau de bord COVID-19 de l’OMS](https://covid19.who.int/), consulté le 22 décembre 2020. [↑](#footnote-ref-34)
34. [IMF Datamapper](https://www.imf.org/external/datamapper/NGDPD@WEO/WEOWORLD/AFQ/APQ/EUQ/SMQ/CMQ/NAQ/MEQ/SAQ/SSQ/NMQ), consulté le 23 décembre 2020. [↑](#footnote-ref-35)
35. CESAP, « Can This Time Be Different ? Challenges and Opportunities for Asia-Pacific Economies in the Aftermath of COVID-19 », 11 août 2020, p. 2. [↑](#footnote-ref-36)
36. ONU, « The Impact of COVID-19 on South-East Asia », note de synthèse, juillet 2020, p. 8. [↑](#footnote-ref-37)
37. CNUCED, « Rapport sur le commerce et le développement, 2020 », Genève, 2020, p. 20. [↑](#footnote-ref-38)
38. CESAP, « Beyond the COVID-19 Pandemic : Coping with the ‘New Normal’ in Supply Chains », note de synthèse de la CESAP, 2020, p. 3. [↑](#footnote-ref-39)
39. Données provenant du [tableau de bord COVID-19 de l’OMS](https://covid19.who.int/), consulté le 22 décembre 2020. [↑](#footnote-ref-40)
40. [IMF Datamapper](https://www.imf.org/external/datamapper/NGDPD@WEO/WEOWORLD/AFQ/APQ/EUQ/SMQ/CMQ/NAQ/MEQ/SAQ/SSQ/NMQ), consulté le 23 décembre 2020. [↑](#footnote-ref-41)
41. CESAO, « The Impact of COVID-19 on Arab Economies : Trade and Foreign Direct Investment », note de synthèse 6, 2020, p. 2. [↑](#footnote-ref-42)
42. CESAO et CNUCED, « COVID-19 : Impact on Transport in the Arab Region », 2020, p. 10. [↑](#footnote-ref-43)
43. CEA, « COVID-19 in Africa : Protecting Lives and Economies », Addis-Abeba, avril 2020, p. 34. [↑](#footnote-ref-44)
44. CEA, « COVID-19 : Lockdown Exit Strategies for Africa », Addis-Abeba, mai 2020, p. 4. [↑](#footnote-ref-45)
45. Banga, K., J. Keane, M. Mendez-Parra, L. Pettinotti, & L. Sommer, « Africa Trade and Covid-19 », *African Trade Policy Centre Working Paper 586*, août 2020, p. 11. [↑](#footnote-ref-46)
46. ONU, « L’impact de la COVID-19 sur la région arabe : saisir l’occasion de reconstruire en mieux », note de synthèse, juillet 2020, p. 21 et 22. [↑](#footnote-ref-47)
47. CESAO et CNUCED, « COVID-19 : Impact on Transport in the Arab Region », 2020, p. 3. [↑](#footnote-ref-48)
48. ONU, « The Impact of COVID-19 on Latin America and the Caribbean », note de synthèse, juillet 2020, p. 8. [↑](#footnote-ref-49)
49. CEPALC, « The Effects of the Coronavirus Disease (COVID-19) Pandemic on International Trade and Logistics », rapport spécial sur la COVID-19 no 6, 6 août 2020, p. 11. [↑](#footnote-ref-50)
50. CEPALC, ibid., p. 13. [↑](#footnote-ref-51)
51. Forum économique mondial, « Latin America and Caribbean Travel & Tourism Competitiveness Landscape Report : Assessing Regional Opportunities and Challenges in the Context of COVID-19 », Insight Report, juillet 2020, p. 13. [↑](#footnote-ref-52)
52. CEPALC, ibid, p. 13. [↑](#footnote-ref-53)
53. CEPALC, « The Caribbean Outlook : Forging a People-Centred Approach to Sustainable Development Post-COVID-19 », 2020, p. 14. [↑](#footnote-ref-54)
54. Forum économique mondial, « Latin America and Caribbean Travel & Tourism Competitiveness Landscape Report : Assessing Regional Opportunities and Challenges in the Context of COVID-19 », Insight Report, juillet 2020, p. 13. [↑](#footnote-ref-55)
55. CESAP, « Trade Facilitation in Times of Pandemic : Practices from North and Central Asia », document de travail no 197 du Réseau Asie-Pacifique de recherche et de formation sur le commerce, 2020, p. 84. [↑](#footnote-ref-56)
56. CESAP, « Seamless and Smart Connectivity Along the Asian Highway Network in the Time of COVID-19 », note technique, 30 septembre 2020, p. 18. [↑](#footnote-ref-57)
57. CESAP, « COVID-19 and Its Impact on Railway Sector in Asia and the Pacific », note de synthèse, 30 octobre 2020, p. 17. [↑](#footnote-ref-58)
58. CESAP, « Seamless and Smart Connectivity Along the Asian Highway Network in the Time of COVID‑19 », note technique, 30 septembre 2020, p. 2. [↑](#footnote-ref-59)
59. CESAO, « The Impact of COVID-19 on Arab Economies : Trade and Foreign Direct Investment », note de synthèse 6, 2020, p. 3. [↑](#footnote-ref-60)
60. ONU, « L’impact de la COVID-19 sur la région arabe : saisir l’occasion de reconstruire en mieux », note de synthèse, juillet 2020, p. 13. [↑](#footnote-ref-61)
61. ONU, ibid., p. 13. [↑](#footnote-ref-62)
62. CEA, « Faciliter le commerce transfrontalier par la coordination de la riposte africaine au COVID‑19« , Addis-Abeba, juillet 2020, p. 6. [↑](#footnote-ref-63)