

MOBILITÉ TRANSFRONTIÈRES, COVID-19 ET COMMERCE MONDIAL

NOTE D'INFORMATION¹

FAITS ESSENTIELS:

- Le commerce international et l'investissement ont toujours été tributaires de la mobilité transfrontières des personnes.
- Pour contenir la propagation de la COVID-19, de nombreux Membres de l'OMC ont fermé temporairement leurs frontières et imposé des restrictions en matière de voyages. Les restrictions considérables imposées aux mouvements transfrontières sont motivées non pas par des considérations commerciales mais par des raisons de santé publique. Néanmoins, elles ont eu une incidence notable sur le commerce. Dans plusieurs Membres, les restrictions initiales de vaste portée en matière de voyages ont été remplacées par des politiques plus affinées visant à autoriser le mouvement des travailleurs étrangers "essentiels" ou à créer des "bulles de voyage" permettant une mobilité sans quarantaine entre partenaires.
- Une part importante du commerce des services nécessite une proximité physique entre les fournisseurs et les consommateurs. La mobilité internationale requise pour consommer ou fournir des services à l'étranger est un moyen d'obtenir cette proximité. La mobilité est également importante pour les activités des fournisseurs de services qui établissent une présence commerciale dans d'autres pays, ainsi que pour ceux qui fournissent habituellement des services à distance au-delà des frontières internationales.
- Les mesures à la frontière et les restrictions en matière de voyages ont eu une incidence particulièrement lourde sur des secteurs tels que le tourisme et les services d'éducation. La COVID-19 a engendré une crise sans précédent pour le secteur du tourisme. En termes de voyageurs et de recettes, le tourisme international devrait enregistrer en 2020 ses pires résultats depuis 1950. Dans l'enseignement supérieur, certains établissements pourraient enregistrer une baisse du nombre d'étudiants internationaux inscrits de 50 à 75%.
- Les obstacles à la mobilité affectent aussi considérablement le commerce des marchandises, en raison de leur incidence sur les services de transport et sur les coûts d'information et de transaction.
- Il est peu probable que le redémarrage de la mobilité internationale se fasse de manière linéaire. Compte tenu des retombées transfrontières des mesures affectant la mobilité transnationale, il peut être justifié de compléter l'action nationale par des efforts de coopération internationale. Les Membres de l'OMC voudront peut-être envisager de renforcer leur état de préparation et leur résilience face aux crises futures, par exemple en commençant par échanger des renseignements sur les enseignements tirés des restrictions à la mobilité et au commerce. Cela pourrait aider à identifier les mesures relatives aux voyages à mettre en œuvre pour répondre aux objectifs de protection de la santé publique tout en produisant le moins possible d'effets de distorsion des échanges.

¹ Le présent document a été établi par le Secrétariat de l'OMC sous sa propre responsabilité et est sans préjudice des positions des Membres ni de leurs droits et obligations dans le cadre de l'OMC.

1 INTRODUCTION

Le commerce international et l'investissement ont toujours été tributaires de la mobilité transfrontières des personnes. Le transport transfrontières de marchandises nécessite des interventions humaines, et cela restera le cas dans un avenir prévisible même si d'importants progrès technologiques ont été réalisés.

En outre, l'interaction directe continue de jouer un rôle essentiel pour traiter certains des coûts d'information et de transaction liés au commerce international de marchandises.

De nombreux types de commerce des services requièrent une proximité physique entre fournisseurs et consommateurs. Parfois, cette proximité nécessite que des personnes traversent des frontières internationales. De fait, le mouvement transfrontières temporaire des personnes physiques est l'un des quatre modes (le mode 4) selon lesquels le commerce des services peut être assuré, conformément à l'Accord général sur le commerce des services (AGCS), l'achat de services par des consommateurs à l'étranger constituant un autre mode (mode 2). La mobilité individuelle joue également un rôle entre ces deux modes car les déplacements professionnels font souvent partie de la fourniture de services par l'établissement d'une présence commerciale (mode 3), ou à distance, par exemple en ligne (mode 1). La fourniture de services associe souvent plusieurs modes, dont les degrés de substituabilité sont variables.

En ce sens, la mobilité humaine constitue en soi un commerce de services, tout en permettant le commerce de marchandises et d'autres services.

Pour contenir la pandémie de COVID-19, les gouvernements du monde entier ont imposé des restrictions temporaires en matière de voyages ou d'immigration qui ont fortement affecté la capacité de circulation transfrontières des individus. Même si ces mesures liées à la mobilité ne sont pas motivées par des considérations commerciales mais par des raisons de santé publique, elles ont un impact important sur le commerce. De façon peut-être paradoxale, cette situation a mis davantage en lumière le rôle de la mobilité internationale dans le commerce international.

La présente note commence par présenter brièvement les mesures liées à la mobilité mises en place par les Membres de l'OMC. Elle propose ensuite un aperçu de leur impact sur le commerce, et précise comment les gouvernements ont, dans la deuxième phase de leur réponse à la pandémie, affiné leurs politiques. Elle se conclut par la présentation de possibles voies de coopération internationale visant à assurer la résilience du commerce pour l'avenir. Cette note prend pour base, et développe, une précédente note d'information de l'OMC sur "[Le commerce des services dans le contexte de la crise liée à la COVID-19](#)".

2 LA COVID-19 ET LES MESURES LIÉES À LA MOBILITÉ

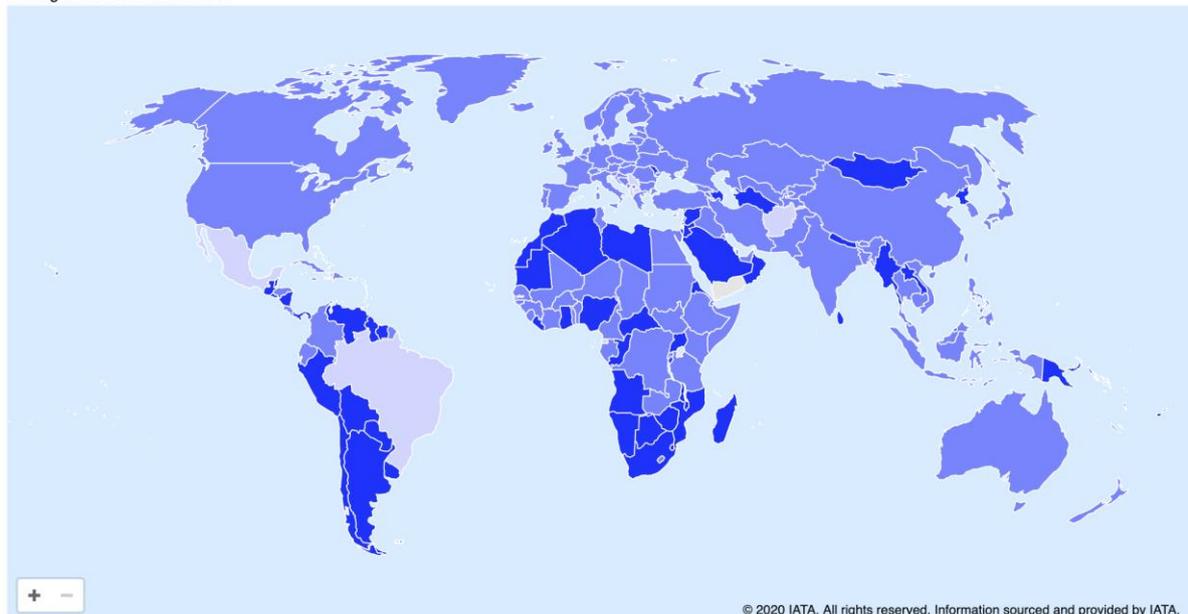
Dans le cadre de leurs efforts pour contenir la propagation de la COVID-19, les Membres de l'OMC ont mis en place une série de mesures temporaires liées à la mobilité, comme des interdictions d'entrée sur leur territoire, des directives pour la sortie du territoire, des quarantaines et des restrictions en matière de voyages (voir graphique 1).

Au nombre de ces mesures figurent des restrictions à l'entrée sur le territoire pour les personnes s'étant récemment rendues dans des endroits où le virus circule activement, des interdictions temporaires d'entrée sur le territoire pour tous les non-ressortissants et non-résidents, des conseils officiels incitant les personnes à éviter tout voyage non essentiel à l'étranger ou dans des zones plus fortement touchées par la pandémie, des obligations pour les voyageurs de se soumettre à un dépistage ou à une période de quarantaine à leur entrée sur le territoire, et la fermeture temporaire des postes consulaires et centres de demandes de visa pour les services non urgents.

Certains Membres ont également pris des mesures pour restreindre la circulation à l'intérieur même de leurs frontières, dans le but d'isoler les foyers épidémiques de COVID-19.

Figure 1: Réglementations relatives aux voyages dans le contexte de la COVID-19

25 August 2020 15:00:06 UTC



- Totally Restrictive
- Partially Restrictive
- Not Restrictive
- Latest updates currently under review

Source: IATA (25 août 2020) (<https://www.iatatravelcentre.com/world.php>).

L'Organisation mondiale de la santé (OMS) a toujours déconseillé la mise en place de restrictions en matière de voyages dans les pays confrontés à une situation d'urgence sanitaire, en raison de doutes quant à leur efficacité et de leurs conséquences négatives sur l'économie. Néanmoins, elle a récemment indiqué que ces restrictions pourraient se justifier au début d'une flambée épidémique, afin de permettre aux pays de gagner du temps pour mettre rapidement en place des mesures de préparation efficace.² Elle a également appelé à ce que ces restrictions "soient fondées sur une évaluation attentive des risques, proportionnées aux risques pour la santé publique, de courte durée et régulièrement réexaminées en fonction de l'évolution de la situation".³

3 MESURES LIÉES À LA MOBILITÉ – IMPACTS SUR LE COMMERCE

Même si elles sont motivées par des considérations de santé publique, les mesures liées à la mobilité ont un impact important sur le commerce.

3.1 Commerce des services

Les fermetures de frontières et les restrictions en matière de voyages affectent d'abord et avant tout le commerce des services.

Services dont le commerce s'effectue par le biais de la consommation à l'étranger (mode 2 de l'AGCS)

L'impact le plus évident concerne la mobilité des consommateurs de services, c'est-à-dire le mode 2 de l'AGCS. Le tourisme en est l'exemple le plus frappant. Il repose essentiellement sur le

² Voir https://www.who.int/ith/2019-nCoV_advice_for_international_traffic_rev/fr/k.

³ Idem.

déplacement à l'étranger de personnes (touristes ou gens d'affaires), qui consomment sur place des services tels que l'hôtellerie et la restauration.

À l'échelle mondiale, le tourisme représente un emploi net sur quatre créés au cours des cinq dernières années, et sa contribution à la production économique est estimée à 10%.⁴ Ces dernières années, le secteur est devenu un moteur de croissance important dans de nombreuses économies en développement et plusieurs des pays les moins avancés (PMA), contribuant par exemple à plus d'un tiers du PIB de certains États d'Asie du Sud et d'Amérique centrale.

La pandémie de COVID-19 a entraîné une crise sans précédent pour le secteur. En 2020, le tourisme international devrait enregistrer sa performance la plus médiocre, en termes de nombre de voyageurs et de recettes, depuis 1950.⁵ Pour les économies qui dépendent du tourisme, ce secteur, auparavant moteur de croissance, est devenu une source de fragilité. Ainsi, au Vanuatu, où le tourisme représente 40% du PIB, 70% des emplois du secteur ont été détruits depuis la mi-mars 2020, selon l'Office national du tourisme. En Tanzanie, le nombre de touristes visitant le Parc national du Serengeti a chuté de 6 000 à 24 par jour du fait de la crise. Au Rwanda, une vingtaine de conférences et de réunions prévues en mars et en avril, qui devaient générer environ 8 millions de dollars EU pour l'économie, ont été reportées en raison des interdictions de voyages.⁶

Pour tenter de rattraper les pertes de revenu dues à l'effondrement des arrivées internationales, certains Membres de l'OMC essaient de doper le tourisme local puis, dans un second temps, de redynamiser le tourisme régional.⁷ Cela signifie toutefois que les régions dépendant des touristes étrangers seront probablement les plus durement touchées.

Les services d'éducation se trouvent dans une situation similaire, bien que moins extrême: les universités et autres établissements d'enseignement supérieur comptent habituellement sur la présence physique d'étudiants internationaux pour exporter leurs services, même si les cours en ligne se développent. Les frais de scolarité représentent l'essentiel des revenus de la plupart des universités, les plus de 5 millions d'étudiants internationaux actuellement recensés payant généralement des frais plus élevés que les étudiants nationaux.⁸ Pour la plupart des établissements, les frais de scolarité des étudiants internationaux constituent également une source fondamentale de financement pour la recherche universitaire, composante essentielle de leur réputation qui, à son tour, contribue à attirer d'autres étudiants, nationaux ou étrangers.

Les fermetures de frontières et interdictions de voyages liées à la COVID-19, associées aux mesures locales de confinement, ont contraint de nombreux établissements d'enseignement supérieur à fermer leurs campus et à adopter des formats d'enseignement et d'examens en ligne. De nombreux étudiants étrangers sont rentrés dans leur pays d'origine. Les systèmes universitaires australien, canadien, britannique et américain, qui ont investi pour attirer un nombre croissant d'étudiants étrangers, sont particulièrement vulnérables à la crise, certains établissements se préparant à une chute de 50 à 75% des inscriptions d'étudiants internationaux.⁹

À plus longue échéance, les incertitudes entourant l'évolution de la pandémie et la possibilité de nouvelles restrictions en matière de voyages pourraient conduire à une baisse durable du nombre d'étudiants internationaux assistant physiquement aux cours et, par conséquent, à une chute des exportations de services d'éducation. En avril 2020, le Conseil américain de l'éducation prévoyait que les inscriptions d'étudiants internationaux diminueraient de 25%.¹⁰

⁴ Conseil mondial du voyage et du tourisme, <https://wtcc.org/Research/Economic-Impact>.

⁵ Selon les données de l'Organisation mondiale du tourisme des Nations Unies (OMT), le nombre de visiteurs étrangers a chuté de 57% dans le monde en mars 2020 par rapport à la même période de 2019, soit une baisse de 67 millions de touristes.

⁶ Voir <https://www.aa.com.tr/en/africa/east-african-business-bloc-urges-support-for-tourism/1795044#>.

⁷ "Tourism deals lingering blow to global economy", Financial Times, 14 juin 2020.

⁸ Conformément à l'AGCS, les gouvernements sont libres de pratiquer ces tarifs supérieurs qui, même s'ils constituent une discrimination envers les étudiants étrangers, ont pour effet de placer les acteurs locaux de l'enseignement supérieur dans une situation concurrentielle désavantageuse par rapport à leurs homologues étrangers.

⁹ "Coronavirus: universities face a harsh lesson", Financial Times, 21 avril 2020.

¹⁰ "As Students Put Off College, Anxious Universities Tap Wait Lists", New York Times, 1^{er} mai 2020.

Il est néanmoins possible que de nouveaux marchés et pistes d'exportation apparaissent à la faveur de la crise sanitaire. L'enseignement à distance va se développer comme moyen de conserver les étudiants qui ne peuvent pas assister physiquement aux cours et d'attirer, moyennant une baisse des frais et des arrangements plus souples, de nouveaux étudiants qui n'auraient pas pu auparavant s'offrir une éducation à l'étranger.¹¹ Si les étudiants choisissent de plus en plus d'aller étudier dans leur propre région, par exemple dans des zones affichant des niveaux d'infection comparables (voir le passage sur les "bulles de voyage" au point 5), les exportations Sud-Sud, voire Sud-Nord, pourraient augmenter.

Même s'ils font moins l'objet d'échanges que les services d'éducation, les services de santé exportés selon le mode 2 ont également été fortement affectés par les restrictions en matière de voyages mises en place pour contenir la propagation de la pandémie. Les dépenses mondiales en "tourisme médical" augmentaient déjà rapidement avant la crise de la COVID-19, passant de 2,4 milliards de dollars EU en 2000 à 11 milliards de dollars EU en 2017¹², même si, y compris lorsque l'on tient compte de tous les modes de fourniture, l'ensemble des exportations de services de santé a été estimé à 0,4% seulement du total du commerce des services internationaux en 2017.¹³ Tant que le virus ne sera pas sous contrôle, la levée des restrictions en matière de voyages ne se traduira probablement pas par un retour de la croissance du tourisme médical à son rythme d'avant la crise.

Services dont le commerce implique la circulation des personnes physiques (mode 4 de l'AGCS)

Les restrictions en matière de voyages imposées en réaction à la COVID-19 ont eu des conséquences dévastatrices sur le commerce de services reposant sur le mouvement transfrontières des personnes (mode 4).¹⁴ À l'exception, limitée, des personnes travaillant dans les secteurs "essentiels", l'ensemble de ces services a été mis à l'arrêt.

Cependant, le commerce de services de mode 4 a été estimé à 2,9% seulement, soit 400 milliards de dollars EU, de l'ensemble du commerce des services en 2017.¹⁵ Il n'en reste pas moins important pour certains Membres et certains secteurs, comme les services professionnels et autres services fournis aux entreprises. Ainsi, en 2017, bien que la fourniture transfrontières (mode 1) ait été le mode d'exportation dominant, 13% environ des exportations de services de technologies de l'information (TI) de l'Inde, lesquelles ont au total dépassé 52 milliards de dollars EU en valeur, ont été réalisées au travers du déploiement de professionnels des TI à l'étranger.¹⁶

Des données empiriques tendent à montrer que la COVID-19 a entraîné un effondrement des visites en personne. Dans une enquête menée en mai 2020 par la Global Business Travel Association (GBTA), une association professionnelle de responsables des voyages d'affaires, la quasi-totalité des entreprises membres déclaraient avoir annulé et/ou suspendu la plupart, sinon l'ensemble, de leurs déplacements professionnels internationaux, toutes destinations confondues.¹⁷ Néanmoins, comme ces mouvements ne correspondent pas exactement au mode 4 et que la chute des déplacements internationaux s'est accompagnée d'une forte hausse de l'utilisation des outils de vidéoconférence, il est difficile à ce stade de déterminer dans quelle mesure la fourniture de services en ligne se substituera durablement au commerce de mode 4.¹⁸

Un secteur qui a été particulièrement surveillé ces derniers mois en termes de mouvements de mode 4 est celui des services de santé, compte tenu du rôle crucial joué par les professionnels étrangers dans de nombreux systèmes de santé nationaux. Dans les pays de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), la part des médecins et infirmiers nés ou

¹¹ "[Competition for overseas students is going to be fierce](#)", Financial Times, 12 avril 2020.

¹² Gillson, I. et Souza Muramatsu, K. (2020), "[Health services trade and the COVID-19 pandemic](#)", World Bank Trade and COVID-19 Guidance Note, 4 mai 2020.

¹³ "[Rapport sur le commerce mondial 2019: L'avenir du commerce des services](#)", Organisation mondiale du commerce, 2019.

¹⁴ La définition du mode 4 selon l'AGCS limite la portée de ce mode de fourniture aux mouvements non permanents (temporaires).

¹⁵ "[Rapport sur le commerce mondial 2019: L'avenir du commerce des services](#)", Organisation mondiale du commerce, 2019.

¹⁶ "[Rapport sur le commerce mondial 2019: L'avenir du commerce des services](#)", Organisation mondiale du commerce, 2019.

¹⁷ "[Business travel halts across the globe](#)", Gould, L., *Business Traveler*, 31 mars 2020.

¹⁸ "[Business Travel Has Stopped.No One Knows When It Will Come Back](#)", New York Times, 20 avril 2020.

formés à l'étranger a régulièrement augmenté au fil des années; près d'un quart de l'ensemble des médecins sont nés à l'étranger et près d'un cinquième ont été formés à l'étranger, tandis que près de 16% des infirmiers sont nés à l'étranger et plus de 7% ont été formés à l'étranger.¹⁹ Si le mode 4 ne concerne qu'une partie seulement de ces professionnels de santé étrangers²⁰, la très forte pression qu'exerce la COVID-19 sur les systèmes de santé nationaux a conduit de nombreux pays à les considérer comme personnels essentiels, ce qui semble avoir entraîné des mouvements supplémentaires de travailleurs étrangers, spécifiquement liés à la pandémie.

Facilitation des modes 1 et 3 de l'AGCS

Au-delà de son impact direct sur les modes 2 et 4, la mobilité internationale des personnes affecte également de manière indirecte le commerce des services. Si la COVID-19 a conduit à une augmentation de la fourniture en ligne de nombreux services, y compris à travers les frontières (c'est-à-dire selon le mode 1), les interactions directes devraient continuer de jouer un rôle important dans la facilitation de la fourniture à distance d'un certain nombre de services. Cela devrait être particulièrement le cas des services réglementés, personnalisés et à forte intensité de qualifications caractérisés par des asymétries d'information (le fait que les fournisseurs soient mieux placés que les consommateurs pour évaluer la qualité du service fourni), comme certains services professionnels ainsi que les services fournis à l'étranger avec un intrant fixe (par exemple, patients des services médicaux, machines destinées à des services de réparation et de maintenance). Bien que les progrès des TI permettent l'externalisation des composantes non réglementées de certains services, comme l'élaboration des plans de base en architecture, la tenue des écritures comptables, ou la recherche et la documentation dans les services juridiques, le dernier maillon de la chaîne d'approvisionnement nécessite souvent la présence physique du professionnel.²¹

Les contacts personnels jouent aussi un rôle clé dans la fourniture internationale de services passant par une présence commerciale à l'étranger (mode 3), de même que dans les investissements internationaux plus généralement. Les déplacements professionnels sont indispensables pour nouer de nouvelles relations commerciales, interagir avec la clientèle, établir de nouveaux investissements et gérer les activités existantes.

Les données empiriques montrent en effet que les restrictions en matière de visa qui freinent les contacts personnels transfrontières nuisent au commerce comme à l'investissement étranger direct (IED). Ainsi, les restrictions unilatérales aux frontières auraient entraîné des baisses de 19% et 25%, respectivement, des échanges bilatéraux et de l'IED. Si les restrictions à la mobilité sont symétriques, l'impact négatif sur le commerce est plus important, allant jusqu'à 25%, tandis que les effets sur l'IED sont essentiellement les mêmes que dans le cadre de restrictions unilatérales.²²

Par ailleurs, une augmentation de l'emploi temporaire de travailleurs étrangers produit, au fil du temps, des effets indirects importants sur le commerce des services au travers d'autres modes de fourniture, ainsi qu'une hausse du commerce des marchandises. Ces effets tiennent aux transferts de compétences et de technologie, au développement de savoirs spécifiques, à l'évolution de l'image de marque et à la création de réseaux et de contacts à l'étranger.²³ D'autres données empiriques émanant des États-Unis et de la zone de voyage de l'espace Schengen en Europe montrent en outre que, si le commerce dans son ensemble est très sensible aux restrictions en matière de mobilité internationale, certains types de commerce le sont plus que d'autres, notamment les services, et en

¹⁹ ["Contribution of migrant doctors and nurses to tackling COVID-19 crisis in OECD countries"](#), Les réponses de l'OCDE face au coronavirus (COVID-19), 13 mai 2020.

²⁰ Pour une analyse plus approfondie, voir Carzaniga, A., Dhillon, I., Magdeleine, J. et Xu, L. (2019), ["International health worker mobility and trade in services"](#), document de travail conjoint OMS-OMC, et ["Présence de personnes physiques \(mode 4\)"](#), Note d'information de l'OMC, document de l'OMC S/C/W/301, du 15 septembre 2009

²¹ Mattoo, A. et Mishra, D. (2009), "Foreign Professionals in the United States: Regulatory Impediments to Trade", [Journal of International Economic Law 12\(2\)](#).

²² Neumayer, E. (2011), ["On the Detrimental Impact of Visa Restrictions on Bilateral Trade and Foreign Direct Investment"](#), [Applied Geography 31\(3\)](#).

²³ Jensen, M. et Piermartini, R. (2009), ["Temporary Migration and Bilateral Trade Flows"](#), [The World Economy, 32\(5\)](#).

particulier ceux dont la production nécessite des compétences très spécialisées, et qui proviennent des micro, petites et moyennes entreprises (MPME) et de sources non traditionnelles.²⁴

Ainsi que l'illustrent ces exemples, le commerce des services peut nécessiter l'interaction de plusieurs modes de fourniture. Même si, pour de nombreux services, les restrictions à la mobilité conduiront à des modes de fourniture alternatifs, ceux-ci ne seront pas forcément les plus efficaces ou efficaces, notamment s'ils constituent la seule option possible.

3.2 Commerce des marchandises

Les obstacles à la mobilité affectent considérablement le commerce des marchandises, en raison de leur incidence sur les services de transport et sur les coûts d'information et de transaction.

En ce qui concerne les services de transport, les fermetures de frontières, le retour des contrôles aux frontières ainsi que d'autres restrictions en matière de voyages ont eu un impact direct sur le secteur en empêchant le débarquement et la rotation des équipages maritimes, ce qui a entraîné des perturbations du transport maritime; en affectant le transport aérien, les équipages devant observer des mesures de quarantaine; et en causant des encombrements et des retards dans le transport transfrontières de marchandises.

Du fait des fermetures de frontières, certains des pays les moins avancés (PMA) ont fait part de difficultés à importer d'autres biens que les fournitures médicales, y compris des produits alimentaires, et à exporter des marchandises dans les pays voisins. Ces difficultés génèrent de lourdes pertes, notamment en termes de produits saisonniers ainsi que pour les MPME. Les problèmes liés au dépistage de la COVID-19 chez les conducteurs de poids lourds aux frontières en Afrique orientale ont entraîné d'importants retards et conduit la Communauté d'Afrique de l'Est (CAE) à mettre en place un système de traçage électronique des conducteurs, pour réduire les perturbations des chaînes d'approvisionnement nationales, régionales et mondiales desservant la région.²⁵

Les restrictions en matière de voyages ont aussi eu des conséquences indirectes sur le secteur du transport au sens large, l'immobilisation de nombreux avions commerciaux s'étant traduite par une nette réduction des capacités de transport de fret aérien.²⁶ Dans ce contexte, le commerce des marchandises a ralenti, est devenu plus coûteux et incertain, et a affecté l'activité des chaînes de valeur.

S'agissant des coûts d'information et de transaction, les restrictions à la mobilité ont eu un impact négatif sur le commerce des marchandises en entravant les interactions directes et l'accès à l'information. Comme indiqué précédemment, les interactions directes permettent d'établir les réseaux professionnels et sociaux à l'origine d'échanges commerciaux, et la mobilité internationale favorise souvent les relations commerciales avec les pays d'origine des ressortissants étrangers.

La distance entre acheteurs et vendeurs peut créer des difficultés en termes de recherche de produits et d'exécution des contrats, lesquelles accroissent le coût des échanges internationaux. La mobilité permet de résoudre ces problèmes. Une étude des grossistes nigériens importateurs de biens de consommation a montré que, malgré le coût des déplacements professionnels (qui en moyenne représente environ 10% de la valeur des biens achetés par voyage, soit l'équivalent de l'ensemble des coûts de transport, des droits de douanes et des redevances), deux tiers d'entre eux effectuaient des déplacements internationaux pour rencontrer des fournisseurs et réaliser des achats. En outre, ces déplacements se poursuivaient y compris lorsque les relations entre acheteurs et vendeurs étaient bien établies. L'étude évalue l'importance des interactions directes sur les coûts de recherche et d'exécution des contrats, et calcule que l'absence de déplacements professionnels se traduit par une réduction d'environ 23% du bien-être au Nigéria car la variété de biens disponibles pour les consommateurs diminue et les produits disponibles sont moins récents et plus chers.²⁷ Plusieurs

²⁴ "[Trade Costs of Visas and Work Permits: A Trade Facilitation Perspective on Movement of Persons](#)", Direction générale suédoise du commerce extérieur (Kommerskollegium), 2015:5.

²⁵ Voir Karuhanga, J. (2020), "[Covid-19: How new EAC electronic truck drivers tracking system will work](#)", *The New Times*, 2 juin 2020.

²⁶ Pour une analyse approfondie, voir la note d'information de l'OMC "[Le commerce des services dans le contexte de la crise liée à la COVID-19](#)", 28 mai 2020.

²⁷ Startz, M. (2017), "[The value of face-to-face: Search and contracting problems in Nigerian trade](#)", VoxDev, 31 juillet 2017.

autres études mettent au jour un impact positif des déplacements professionnels sur le commerce international grâce à l'établissement de contacts personnels.²⁸

Il convient cependant de noter que les fermetures de frontières ont également incité les Membres à concevoir des solutions innovantes pour réduire au minimum les perturbations des échanges commerciaux. Ainsi, lorsqu'il n'a plus été possible de se rendre dans d'autres pays pour vérifier si les importations prévues respectaient les exigences réglementaires, certains gouvernements ont mis en place des mesures alternatives d'évaluation de la conformité et du respect des réglementations, permettant la poursuite des flux d'échanges. Il s'agit par exemple de nouveaux outils en ligne destinés à la vérification des certificats, à des inspections à distance par liaison vidéo et à des vérifications prenant la forme d'analyses documentaires au lieu de visites sur site. Néanmoins, ces mesures alternatives notifiées à l'OMC sont, pour l'instant, de nature temporaire.²⁹

De plus, si le volume des échanges entre deux lieux diminue d'autant plus qu'ils sont distants, il a été démontré que la mobilité internationale réduit cet effet négatif. En arrivant dans un pays d'accueil, les travailleurs étrangers temporaires permettent aux entreprises et aux clients de celles-ci de surmonter les obstacles informels, en termes d'information notamment, aux échanges avec leurs pays d'origine. Il est estimé que le recrutement d'un travailleur étranger supplémentaire se traduit par une augmentation de 4% en moyenne des exportations de marchandises d'une entreprise vers le pays d'origine de ce travailleur et, conformément aux conclusions du point précédent, par une hausse de 6% en moyenne de ses exportations de services vers ce même pays. Les travailleurs étrangers non qualifiés sont particulièrement importants dans l'exportation de marchandises, tandis que les travailleurs étrangers qualifiés semblent avoir davantage d'impact sur l'exportation de services.³⁰

4 LA MOBILITÉ INTERNATIONALE REPREND – PROGRESSIVEMENT

Les gouvernements qui avaient initialement mis en œuvre de larges restrictions aux voyages face à la pandémie ont dans bien des cas affiné leurs politiques, en partie pour tenir compte de l'importance de la mobilité internationale pour la production et le commerce.

Dans un premier temps, les mesures ont visé à faciliter la circulation transfrontières des travailleurs étrangers "essentiels". Les gouvernements ont créé des voies d'entrée spéciales, à l'aide de visas spécifiques ou de prolongation de la validité des visas existants, pour les travailleurs de la santé et des services sociaux, le personnel du transport aérien et maritime³¹, et les travailleurs saisonniers du secteur agricole.³² Selon l'OCDE, du fait de la pandémie, de nombreux pays de l'OCDE qui recouraient déjà à des travailleurs de la santé étrangers ont pris de nouvelles mesures pour simplifier l'entrée de ce type de personnel ainsi que la reconnaissance de leurs qualifications professionnelles. En effet, comme peu de pays étaient susceptibles de disposer du personnel médical suffisant pour faire face aux flambées de cas d'infection, des voix ont appelé à une meilleure collaboration internationale dans l'importation et l'exportation des services de santé afin de mobiliser un ensemble de professionnels de santé capables de prendre en charge les problèmes de santé émergents et d'atténuer les contraintes de capacité.³³

²⁸ Voir, par exemple, Tsui, W. et Fung, M. (2016), "[Causality between business travel and trade volumes: Empirical evidence from Hong Kong](#)", *Tourism Management*, 52:C; Poole, J. P. (2009), "[Business travel as an input to international trade](#)", document de travail de l'Université de Californie, Santa Cruz; Kulendran, N. et Wilson, K. (2000), "[Is There a relationship between international trade and international travel?](#)", *Applied Economics* 32(8).

²⁹ Note d'information de l'OMC "[Normes, réglementations et COVID-19 - Quelles sont les mesures prises par les Membres de l'OMC?](#)" 20 mai 2020.

³⁰ Anér E., Graneli, A. et Lodefalk, M. (2015), "[Cross-border movement of persons stimulates trade](#)". Selon d'autres études, une augmentation des déplacements professionnels internationaux dans un pays renforce les exportations de marchandises à destination de ce pays de près de 5%, tandis que l'obligation de visa a l'effet inverse (voir par exemple Kapelko, N. et Volchkova, N. (2013), "[Export Costs of Visa Restrictions: Evidence from Russia](#)", Center for Economic and Financial Research (CEFIR), Working Papers w0195; Yasar, M., Lisner, D. et Rejesus, R. M. (2012), "[Bilateral trade impacts of temporary foreign visitor policy](#)", *Review of World Economics*, 148(3)).

³¹ Voir, par exemple, l'examen des mesures liées à la COVID-19 concernant le commerce des services de transport dans le "[Rapport du Directeur général à l'OEPC sur les faits nouveaux relatifs au commerce – mi-octobre 2019 à mi-mai 2020](#)", OMC, 29 juin 2020.

³² Voir, par exemple, "[Gérer les migrations internationales dans le contexte du COVID-19](#)", [Les réponses de l'OCDE face au coronavirus \(COVID-19\)](#), 10 juin 2020.

³³ Gillson, I. et Souza Muramatsu, K. (2020), "[Health services trade and the COVID-19 pandemic](#)", *World Bank Trade and COVID-19 Guidance Note*, 4 mai 2020.

Certaines économies lèvent à présent une partie des restrictions aux frontières y compris en ce qui concerne la mobilité internationale "non essentielle", par exemple les déplacements professionnels et la circulation des étudiants internationaux et des touristes étrangers. Elles y voient de fait un moyen de relancer le commerce et l'activité économique.

Certains gouvernements ont mis en place des couloirs de déplacement exempts de mesures de quarantaine, ou "bulles", applicables à de petits groupes de pays, qui sont souvent des États voisins affichant des taux d'infection comparables. Ces bulles permettent une reprise des voyages dans le cadre d'une surveillance étroite de la situation sanitaire, leur fonctionnement étant susceptible de changer en fonction de l'évolution de la pandémie. Il existe ainsi une bulle des États baltes – Estonie, Lettonie et Lituanie³⁴ – et une bulle "trans-tasmanienne" entre l'Australie et la Nouvelle-Zélande.³⁵ Plus les bulles sont larges, plus leurs avantages économiques sont importants, et les pays sont désireux de les élargir si les conditions le permettent.

Un certain nombre de pays exigent des voyageurs en provenance de certaines régions qu'ils observent une quarantaine de 14 jours, ce qui rend impossible la plupart des déplacements de courte durée. Pour tenter de surmonter cet obstacle, certains pays de destination permettent aux voyageurs en provenance de l'étranger d'effectuer à leurs frais un test de dépistage de la COVID-19 à leur arrivée et d'attendre le résultat à l'aéroport de façon à éviter la mesure de quarantaine.³⁶ Une autre option consiste à établir des voies d'entrée rapides bilatérales permettant aux voyageurs en déplacement professionnel d'éviter de longues périodes de quarantaine. Ainsi, la Chine et la République de Corée ont conclu un accord bilatéral prévoyant que les cadres dirigeants puissent circuler entre les deux pays en se soumettant seulement à une quarantaine de 24 à 48 heures dans une structure dédiée avant de poursuivre leur voyage. De la même manière, Singapour et la Chine ont conclu un accord d'"autorisation accélérée" pour faciliter les déplacements essentiels, à des fins professionnelles ou officielles, au départ de six provinces/municipalités chinoises. Les voyageurs sont soumis à un test avant leur départ ainsi qu'à leur arrivée, ils effectuent une déclaration sur leur état de santé et font l'objet d'un relevé de température avant d'embarquer. À leur arrivée, ils sont transférés directement de l'aéroport vers le lieu d'hébergement renseigné, où ils doivent rester confinés durant quelques jours le temps de recevoir les résultats de leurs tests; si ceux-ci sont négatifs, ils peuvent se déplacer selon un itinéraire contrôlé, visant à réduire au minimum leur exposition au reste de la population. De son côté, le Taipei chinois a expérimenté un protocole test pour les déplacements internationaux, visant à évaluer si les périodes de quarantaine pouvaient être raccourcies sans risque. Dans le cadre du protocole, un certain nombre de voyageurs étaient testés dans leur pays d'origine avant le départ, puis testés de nouveau à leur arrivée au Taipei chinois, puis encore tous les deux jours, dans le but de déterminer la période de quarantaine la plus courte possible.³⁷ La Thaïlande et le Japon ont également évoqué la possibilité d'autoriser un certain nombre de voyageurs d'affaires à circuler entre les deux pays. Selon les directives japonaises, les voyageurs doivent avoir été testés négatifs à la COVID-19 avant de prendre l'avion, puis se soumettre à un nouveau test à l'arrivée et, selon leur pays d'origine, doivent parfois aussi communiquer le détail des déplacements qu'ils comptent effectuer et télécharger une application de traçage sur leur téléphone portable.³⁸

Des dispositifs efficaces de dépistage et de traçage pourraient être indispensables pour permettre aux gouvernements d'identifier et d'enrayer de nouvelles vagues épidémiques et ainsi, d'assouplir leurs restrictions à la mobilité.³⁹ Des tests rapides et fiables, l'isolement des individus contaminés, les mesures visant à vérifier le respect des quarantaines et des mécanismes de traçage garantissant la confidentialité des données font partie des solutions susceptibles de faciliter la mobilité internationale. Le partage d'information avec la communauté internationale pourrait contribuer à en

³⁴ Voir, par exemple, "[A good kind of bubble: Could travel bubbles offer a route to economic recovery?](#)", *The Economist*, 14 mai 2020.

³⁵ Voir, par exemple, "[Britain is out of step with its partners on quarantine](#)", *Financial Times*, 3 juin 2020.

³⁶ L'aéroport de Vienne, par exemple, donne la possibilité aux voyageurs d'effectuer un test de dépistage de la COVID-19 à l'arrivée, au prix de 190 euros, pour éviter une quarantaine (voir <https://www.bbc.com/news/av/world-europe-52599554/coronavirus-tests-offered-at-vienna-airport-to-avoid-quarantine>).

³⁷ Voir, par exemple, "[Taiwan trial offers hope for restoring international travel](#)", *Financial Times*, 18 mai 2020.

³⁸ "[Asia-Pacific makes a tentative return to international travel](#)", *Financial Times*, 25 juin 2020.

³⁹ "[Testing for COVID-19: A way to lift confinement restrictions](#)", Les réponses de l'OCDE face au coronavirus (COVID-19), 4 mai 2020.

rassurer les membres et favoriser une confiance mutuelle, tout en assouplissant les critères de reconnaissance réciproque des mesures de dépistage et de traçage mises en place par les différents pays.

5 OBSERVATIONS FINALES

Pour contenir la propagation de la COVID-19, les gouvernements ont mis en place des restrictions temporaire aux voyages et à la mobilité. Même si elles sont motivées par des considérations de santé publique, ces mesures ont un impact important sur le commerce, la circulation transfrontières des individus jouant un rôle fondamental dans la facilitation du commerce des marchandises et des services, et constituant elle-même un important type de service.

Il semble par ailleurs évident que le redémarrage de la mobilité internationale des personnes sera bien plus difficile que sa mise à l'arrêt. Il est peu probable que la mobilité internationale reprenne de manière linéaire. Les mesures affectant la mobilité transnationale ont des conséquences transfrontières manifestes, ce qui soutient l'argument en faveur d'efforts de coopération internationale venant soutenir les politiques nationales.

Lorsque la pandémie commencera à décélérer, les Membres de l'OMC pourraient juger bon de réexaminer leurs réponses et les effets de celles-ci sur le commerce. Pour mieux se préparer à des crises futures, ils pourraient par exemple envisager d'échanger des informations sur leurs expériences respectives en matière de restrictions à la circulation et les retombées que celles-ci ont eues sur le commerce, et de partager les enseignements à retenir. Cela pourrait aider les gouvernements à identifier les mesures relatives aux voyages qu'il convient de mettre en œuvre pour répondre aux objectifs de protection de la santé publique tout en produisant le moins possible d'effets de distorsion des échanges. Les ministres du commerce du G20 ont proposé l'élaboration de directives volontaires sur la circulation transfrontières pour la crise actuelle et de futures situations d'urgence sanitaire.⁴⁰

⁴⁰ Le [Communiqué des ministres du commerce et des investissements du G20](#) du 14 mai 2020 encourageait ainsi les membres du G20 à établir "des lignes directrices facultatives qui autoriseraient, en cas de crise sanitaire mondiale, les déplacements transfrontières essentiels, y compris les déplacements professionnels essentiels, à titre exceptionnel, conformément aux lois et réglementations nationales, sans compromettre les efforts déployés pour préserver la santé publique". De la même manière, l'Australie, le Canada, la République de Corée, la Nouvelle-Zélande et Singapour ont publié une [Déclaration ministérielle conjointe sur la COVID-19](#) (WT/GC/214, 13 mai 2020) appelant à l'établissement de "lignes directrices pour permettre, à titre exceptionnel, les déplacements transfrontières essentiels à des fins telles que le maintien des chaînes d'approvisionnement mondiales, y compris les déplacements professionnels essentiels, conformément aux lois et aux réglementations nationales, sans compromettre les efforts visant à prévenir la propagation du virus".