

## Chapitre 8

### ÉCHANGES DU CAMEROUN EN AFRIQUE À L'ÉPREUVE DE LA COVID-19

**Françoise Okah Efogo ; Crescence Marie-France Okah Atenga**

#### **Résumé :**

Cette contribution porte sur les conséquences de la Covid-19 sur le commerce du Cameroun en Afrique. Elle propose une hypothèse théorique nouvelle selon laquelle la santé affecte le commerce international. Pour cela, elle adopte une démarche en trois étapes, dont la première consiste en l'identification des mesures du dispositif de riposte camerounais contre la Covid-19 susceptibles d'affecter le commerce international des biens et des services. La deuxième étape est consacrée à l'évaluation des conséquences potentielles de ces mesures sur les échanges du Cameroun en Afrique tandis que la troisième est constituée de suggestions susceptibles de limiter l'ampleur des effets négatifs de la pandémie.

**Mots clés :** Commerce international, Santé, Covid-19, Cameroun, Afrique

#### **Abstract:**

*This contribution focuses on the consequences of Covid-19 on Cameroon's trade in Africa. It suggests a new theoretical hypothesis on the link between trade and health. For this, it adopts a three-step approach, of which the first identifies measures of the Cameroonian anti-Covid disposal that may affect trade in goods and services. The second step is devoted to assessing the potential consequences of these measures on Cameroon's trade in Africa while the third is made up of suggestions likely to limit the magnitude of the negative effects of the pandemic.*

**Key Words:** *International Trade, Health, Covid-19, Cameroon, Africa*

## Introduction

L'impact du commerce international sur la santé des populations a été prouvé par les faits historiques et par la théorie économique. Au plan de l'histoire, Bettcher *et al.* (2000) nous rappellent que la Peste Noire au 14<sup>ème</sup> siècle s'est propagée par le biais des échanges internationaux de transport. Il en est de même pour la diffusion internationale des maladies contagieuses par le biais des voyages par avion, dans les années 1850. La Covid-19, « *maladie infectieuse causée par le dernier coronavirus [SARS-CoV-2] qui a été découvert* »<sup>1</sup>, ne remet pas en cause les conclusions historiques puisque la plupart des premiers cas ont été importés par le biais des voyages.

Au plan théorique, nombre de travaux apportent la preuve que le commerce international a des effets directs et indirects sur la santé (McNamara, 2017; Sapsin *et al.*, 2003). Le commerce international peut nuire à la santé à travers divers canaux. Dans la littérature, on évoque la modification des habitudes alimentaires, l'importation de l'alcool ou du tabac, l'importation d'animaux malades... (McNamara, 2017 ; Webb *et al.*, 2018). Le commerce international peut aussi améliorer la santé à travers la diffusion des savoirs, l'échange des médicaments et des services de santé (Herzer, 2017 ; McNamara, 2017 ; Owen et Wu, 2007; Xu *et al.*, 2020). L'hypothèse au cœur de ces travaux théoriques et empiriques est que le commerce international affecte la santé des personnes, des animaux et des plantes.

En cohérence avec cette hypothèse théorique, un certain nombre d'auteurs recommandent de tenir compte des programmes et stratégies sanitaires lors de l'élaboration des politiques commerciales (Townsend *et al.*, 2019). De même, certaines dispositions des accords commerciaux internationaux et régionaux autorisent les parties à prendre des mesures visant à limiter le commerce des biens et des services si cela s'avère nécessaire pour préserver la santé des personnes, des animaux et des plantes. À l'Organisation Mondiale du Commerce (OMC), de telles dispositions peuvent être trouvées dans les textes encadrant le commerce des biens et des services<sup>2</sup>. Au niveau

1. MINSANTE (2020). Directives et procédures opérationnelles standards pour la préparation et la réponse au Covid-19 au Cameroun. Première édition. Ministère de la santé publique. République du Cameroun. Avril 2020.

2. Voir : article XX(b) de l'Accord Général sur les Tarifs douaniers et le Commerce (GATT) ; article XIV (b) de l'Accord Général sur le Commerce des Services (AGCS) ; article 8 de l'Accord sur les aspects des droits de propriété intellectuelle qui touchent au Commerce (ADPIC) ; article 2(2) de l'Accord sur les obstacles techniques au commerce (OTC) et Accord sur les mesures sanitaires et phytosanitaires (SPS).

des accords commerciaux régionaux, ces dispositions se trouvent dans les textes instituant la CER. Par exemple, dans la CEMAC, les articles 16 et 27(a) du Traité instituant la CEMAC portent sur les restrictions commerciales visant la protection de la santé des personnes, des animaux et des plantes.

Ainsi, la survenue de la Covid-19 a amené les pays à prendre des mesures de politique commerciale afin de protéger la santé des personnes (WTO, 2020)<sup>3</sup>. Cela est d'autant plus logique que cette maladie se propage à grande vitesse (1 personne en infecte 2 ou 3) et entraîne de nombreux décès. Entre décembre 2019 et le 6 mai 2020, on compte 3.756.423 cas pour 259.449 morts<sup>4</sup> dans le monde. En Afrique, le Cameroun est parmi les 10 pays africains les plus touchés par la pandémie avec 2.265 cas et 64 décès enregistrés en trois mois (06/03/2020 - 06/05/2020)<sup>5</sup>. Toutefois, dans le cas de la Covid-19, la plupart des mesures ne concernent pas des biens et des services particuliers, à l'exception des services de voyage et des services de transport. Pourtant, ces mesures et la maladie qui les a induites semblent avoir des effets sur l'économie et sur les échanges internationaux (FMI, 2020).

La Covid-19 invite donc à analyser la relation commerce international - santé sous un prisme nouveau et peu envisagé dans la littérature existante. C'est désormais la santé qui expliquerait le commerce international. Telle est donc l'hypothèse qui guide cette réflexion dont l'objectif est de combler un gap théorique en démontrant que la Covid-19 affecte significativement le commerce international. Pour cela, cette réflexion s'intéresse aux échanges du Cameroun avec ses partenaires commerciaux africains. Le choix du commerce en Afrique est en lien avec l'actualité du commerce international en Afrique, notamment la mise en œuvre de la zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAF). Les conclusions sont tirées d'une analyse documentaire soutenue par des calculs simples à partir des statistiques internationales sur les coûts des transactions internationales.

La réflexion est organisée autour de trois articulations. La première propose une synthèse des mesures anti Covid-19 susceptibles d'affecter le commerce international du Cameroun (I). La deuxième articulation

---

3. WTO (2020)

4. Worldometers (<https://www.worldometers.info/coronavirus>)

5. Worldometers (<https://www.worldometers.info/coronavirus>)

met en évidence les effets commerciaux potentiels (II) alors que la troisième expose les conclusions et les recommandations (III).

### **Mesures de lutte contre le coronavirus affectant le commerce international du Cameroun**

Le Président de la République du Cameroun a adopté une *Stratégie Gouvernementale de Riposte face à la Pandémie de Coronavirus (Covid-19)*. Elle a été rendue publique le 17 mars 2020, par la voix du premier ministre, chef du gouvernement, lors d'une déclaration spécialement dédiée à cette matière. Cette stratégie a été précédée par l'adoption le 11 mars 2020<sup>6</sup>, au niveau sous-régional, d'un *Plan de prévention, de Préparation et de Riposte face à la Pandémie de Coronavirus (Covid-19)* et d'une feuille de route des actions d'urgence à mettre en place dans les États de la CEMAC au cours des trois derniers mois (mars, avril, mai 2020). Le plan de riposte camerounais comporte 19 mesures dont 13 sont entrées en vigueur le 18 mars 2020<sup>7</sup>, pour une période de quinze jours renouvelables en cas de nécessité<sup>8</sup>. Les 6 autres mesures sont entrées en vigueur le 9 avril 2020. En sus et dans la continuité de ce plan, les membres du gouvernement ont adopté, sous la forme d'instructions (ministre des transports) ou d'arrêtés (ministre de l'administration territoriale), des mesures d'application. Cette section s'intéresse aux éléments du dispositif anti-Covid-19 qui sont susceptibles d'affecter les échanges commerciaux internationaux du Cameroun.

### **Mesures affectant les échanges internationaux de biens du Cameroun**

Les échanges internationaux de biens sont affectés à la fois par les mesures prises au Cameroun et qui régissent l'entrée et la sortie des biens, et celles prises en Afrique et qui affectent l'entrée des produits camerounais sur les autres territoires africains.

Au sujet des mesures prises au Cameroun, la *Stratégie gouvernementale de riposte face à la pandémie de coronavirus (Covid-19)* prévoit la fermeture des frontières pour les personnes et pour les échanges commerciaux non essentiels. En ce sens, le document susmentionné précise que la suspension de tous les vols en provenance de l'étranger, ne s'applique pas aux vols cargos, ni aux navires qui transportent les produits de consommation courante et/ou les biens et matériels

---

6. CEMAC, Réunion des ministres en charge de la santé des pays de la CEMAC, Communiqué Final, 12/03/2020, p.1.

7. *Stratégie gouvernementale de riposte face à la pandémie de coronavirus (Covid-19)*, Déclaration spéciale du premier ministre, chef du gouvernement, p.3.

8. Service du premier ministre, Communiqué du 18 Mars 2020.

essentiels<sup>9</sup>. Cette mesure est reprise à l'article 3(2) de l'arrêté N° 000012/A/MINAT du 17 mars 2020 réglementant l'exercice de certaines libertés et activités dans le cadre du plan de riposte contre la pandémie du coronavirus (Covid-19). Il importe de préciser cependant que, les temps d'escale des vols cargos et des navires en provenance de l'Étranger doivent être limités et encadrés<sup>10</sup>. En outre, la délivrance des permissions de sortie de l'enceinte des ports aux membres des équipages des navires en escale est suspendue<sup>11</sup>. C'est ce qui ressort des instructions du ministre des transports.

S'agissant de ses échanges commerciaux avec les pays africains, l'État camerounais a choisi de ne pas les interrompre. En ce sens, le communiqué du secrétaire général des services du Premier Ministre, publié le 18 mars 2020, précise que durant la crise du coronavirus, les échanges commerciaux avec l'étranger, et plus particulièrement avec le Tchad et la République Centrafricaine, doivent se poursuivre. Toutefois, pour éviter que le coronavirus ne se propage par leur biais, les conducteurs des véhicules de transport des marchandises doivent subir un contrôle sanitaire aux frontières du Cameroun<sup>12</sup>.

Du point de vue de l'Afrique, le rapport du Fonds Monétaire International (FMI, 2020) révèle que plus de la moitié des pays africains ont pris des mesures de fermeture des frontières et de limitation des déplacements. Cet ensemble de mesures introduit de nouveaux coûts de transaction qui pourraient réduire les échanges du Cameroun en Afrique, sachant que l'Afrique représente 17,25% du commerce extérieur total du Cameroun en moyenne, entre 2000 et 2018 (Banque Mondiale, 2018). Cet effet sera d'autant plus prononcé que les échanges du Cameroun en Afrique portent en majorité sur des produits pas toujours essentiels. En effet, les produits pharmaceutiques représentent à peine 1,61% des importations et les produits alimentaires en moyenne moins de 20% des échanges du Cameroun avec l'Afrique.

---

9. *Stratégie gouvernementale de riposte face à la pandémie de coronavirus (Covid-19)*, Déclaration spéciale du premier ministre, chef du gouvernement, p.3.

10. *Idem*.

11. **Ministère des Transports**, secrétariat général, Direction des affaires maritimes et des voies navigables, Communiqué Radio-presse n°0022/C/MINT/SG//DAMVN, 23 mars 2020.

12. **Service du premier ministre**, Communiqué du 18 Mars 2020, p.1. Voir également le document suivant : **Ministère des Transports**, secrétariat général, Direction des transports routiers, Communiqué Radio-presse n°0024/L/MINT/SG//DTR, 23 mars 2020.

## Mesures affectant le commerce international de services du Cameroun

La présence commerciale est le mode dominant de commerce des services dans le monde. Elle suppose la libre circulation des personnes et le contact direct entre eux (OMC, 2019). Ainsi, les mesures susceptibles d'entraver le commerce des services sont celles qui limitent l'entrée et la sortie des personnes ou qui affectent directement la fourniture d'un service particulier.

À cet effet, le document de *Stratégie gouvernementale de riposte face à la pandémie de coronavirus* préconise la fermeture des frontières terrestres, aériennes et maritimes du Cameroun<sup>13</sup>. Cette mesure qui a pris effet à compter du 18 mars 2020, est également mentionnée dans l'arrêté du Ministre de l'administration territoriale en vue de réglementer l'exercice de certaines libertés et activités dans le cadre du *Plan de riposte contre la pandémie du coronavirus*<sup>14</sup>. La fermeture des frontières restreint à la fois l'entrée et la sortie des personnes membres ou non de la CEMAC (*interruption de la libre circulation des personnes*).

Un certain nombre de mesures supplémentaires contribuent à l'effectivité de cette mesure. Précisément, le document de *Stratégie gouvernementale de riposte face à la pandémie de coronavirus (Covid-19)* suspend l'ensemble des vols passagers en provenance de l'étranger<sup>15</sup> à compter du 18 mars 2020 (*suspension du commerce des services de voyages*). Ce document suspend également la délivrance des visas d'entrée au Cameroun dans les aéroports<sup>16</sup> (*interruption de la libre circulation des personnes*). Dans le même sens, le Ministre des transports a demandé aux directeurs généraux des ports et aux chefs de circonscriptions maritimes de fermer toutes les frontières aux navires effectuant le transport des passagers<sup>17</sup> (*restrictions sur le commerce des services de voyage maritimes*).

Il existe cependant des cas exceptionnels pour lesquels la mesure de fermeture peut être contournée. En effet, certaines dispositions

---

13. *Stratégie gouvernementale de riposte face à la pandémie de coronavirus (Covid-19)*, Déclaration spéciale du premier ministre, chef du gouvernement, p. 3.

14. Article 2 de l'arrêté n° 000012/A/MINAT du 17 mars 2020 réglementant l'exercice de certaines libertés et activités dans le cadre du plan de riposte contre la pandémie du coronavirus (Covid-19).

15. *Stratégie gouvernementale de riposte face à la pandémie de coronavirus (Covid-19)*, Déclaration spéciale du premier ministre, chef du gouvernement, p. 3.

16. *Idem*

17. **Ministère des Transports**, secrétariat général, Direction des affaires maritimes et des voies navigables, Communiqué radio-presse n°0022/C/MINT/SG//DAMVN, 23 mars 2020.

permettent de rapatrier les camerounais<sup>18</sup> tandis que d'autres autorisent le transit des avions par le Cameroun, à condition qu'ils disposent d'une autorisation spéciale<sup>19</sup>. À cet effet, les directeurs généraux de la *Cameroun Civil Aviation Authority* (CCAA) et de la Société du Cameroun (ADC-SA) ont été invités, par le ministre des transports, à prendre les dispositions nécessaires y relatives, de concert avec les compagnies aériennes desservant le Cameroun<sup>20</sup>. Une preuve d'effectivité de ces mesures, c'est que depuis le 18/03/2020, plusieurs avions ont été autorisés à atterrir au Cameroun<sup>21</sup>.

Au niveau régional, le Cameroun n'est tenu par aucune mesure. En effet, la CEMAC encourage les pays à appliquer les mesures restreignant le déplacement des personnes y compris l'équipage des bateaux, avions et véhicules de transport. Toutefois, l'on note que le document de la CEMAC n'est pas d'application obligatoire pour les pays qui la constituent puisqu'il n'est présenté sous aucune des formes citées à l'article 41 du Traité instituant cette communauté (règlements, règlements cadres, directives ou décisions). Ce sont donc les mesures édictées au niveau des pays qui s'imposent. Au niveau de l'Afrique, le rapport du FMI (FMI, 2020) révèle que plusieurs pays ont adopté des mesures identiques à celles qui ont été prises au Cameroun (fermeture des frontières, suspension des voyages et autres déplacements).

### **Les effets potentiels de la Covid-19 sur le commerce du Cameroun en Afrique**

Les mesures présentées ci-dessus ne visent pas directement la limitation du commerce. Elles ne sont donc pas utilisées dans le cadre des mesures commerciales utiles à la protection de la santé humaine. Pour preuve, elles n'ont été notifiées comme telles ni au niveau de l'OMC (WTO, 2020), ni au niveau de la CEMAC. Toutefois, ces mesures peuvent affecter à la fois le commerce des biens et celui des services. Cette section en fait la démonstration en s'appuyant sur la littérature relative aux effets des mesures non tarifaires et sur des calculs simples.

---

18. *Stratégie gouvernementale de riposte face à la pandémie de coronavirus (Covid-19)*, Déclaration spéciale du premier ministre, chef du gouvernement, p. 3.

19. **Ministère des Transports**, secrétariat général, Division de l'aviation civile, Communiqué Radio-presse n°0023/C/MINT/SG//DAC, 23 mars 2020.

20. **Ministère des Transports**, *idem*. Pour les personnes en mission, il leur faut présenter le passeport et l'ordre de mission.

21. **Ministère des Transports**, *idem*.

### ***Le cas du commerce des biens***

Les mesures anti Covid-19 prises au Cameroun et dans les pays africains sont essentiellement des mesures non tarifaires (MNT) ; elles viennent s'adjoindre aux 222 précédentes déjà en vigueur au Cameroun ainsi qu'aux 5263 mesures en vigueur dans les pays africains<sup>22</sup> (Tableau 1).

**Tableau 1** : Mesures non-tarifaires imposées par le Cameroun

	CTPM	EXP	INSP	OTH	PC	QC	SPS	TBT
Cameroun		<b>90</b>			10	29	42	51
Afrique	3	925	121	54	182	471	1709	1798

Mesures de protection par contingent [CTPM], Mesures relatives aux exportations [EXP], Inspection avant expédition [INSP], Autres mesures [OTH], Contrôle des prix [PC], Contrôle des quantités [QC], Mesures sanitaires et phytosanitaires (SPS), Obstacles techniques au commerce [TBT].

**Source** : TRAINS, the global database on non-tariff measures. <https://trains.unctad.org/Forms/TableView.aspx?mode=modify&action=search> (consultée le 6/05/2020)

Les mesures non tarifaires (MNT) sont généralement identifiées comme étant la principale cause de la faiblesse du commerce intra-africain (Ghodsi *et al.*, 2017 ; Santeramo et Lamonaca, 2019 ; Shepherd, 2013; Shepherd et Wilson, 2013) pourtant perçu comme un coussin permettant d'amortir l'effet des chocs dans les pays africains. Dans 60% des cas, les MNT nuisent au commerce international (Bratt, 2017 ; Ghodsi *et al.*, 2017). En outre, les effets négatifs qu'elles induisent ont une incidence plus élevée en Afrique et les produits alimentaires et agricoles sont les plus affectés (Ghodsi *et al.*, 2017 ; Ronen, 2017). Pour comprendre et quantifier les effets de ces MNT anti Covid-19, on les rangera d'abord dans une catégorie de MNT. Ensuite, on se référera à la littérature récente sur les effets des MNT sur le commerce des biens pour déterminer l'incidence potentielle de ces mesures sur le commerce des biens.

Au sujet de la classification, l'on note que, outre la limitation de la circulation des personnes, les mesures anti Covid-19 impliquent des

22. TRAINS, the global database on non-tariff measures.

<https://trains.unctad.org/Forms/TableView.aspx?mode=modify&action=search> (consultée le 6/05/2020)

procédures de contrôle sanitaire pour les conducteurs de véhicule. Ce type de procédures peut être classé dans la catégorie « procédures de test et inspection ». Notons que, dans l'acceptation du document de la CNUCED (CNUCED, 2019), ces mesures s'appliquent aux produits et non aux personnes. Dans le cas particulier de la Covid-19, en plus des produits, les conducteurs seront soumis à des procédures de test.

Dans la littérature, un accroissement des « procédures de test et inspection » de 1% entraîne une baisse des importations de 9% (Chen *et al.*, 2006). Par ailleurs, ces procédures rallongent le temps passé aux frontières et, partant, les coûts de transaction. Pour Hummels et Schaur (2013), un jour de transit est équivalent à un tarif *ad valorem* compris entre 0,6% et 2,1%. Avant l'imposition de ces mesures, les procédures d'importation prenaient 271 heures au Cameroun (soit 11 jours et 7 heures) pour un coût d'environ 1407 \$US tandis que les procédures d'exportation nécessitaient 202 heures (soit 8 jours et 10 heures) pour un coût d'environ 983 \$US (Tableau 2). De même, au niveau africain, les procédures d'importations prennent 5 jours et un peu plus de 6 heures tandis que les procédures d'exportations prennent 4 jours et moins de 2 heures.

**Tableau 2** : Coût relatifs au commerce transfrontalier au Cameroun et en ASS

	Coûts	Unité de mesure	Exportations	Importations
Afrique subsaharienne	Coût des Procédures	En Heures	97,1383	126,1617
		En Valeur (\$US)	603,1362	690,583
	Coût de la Documentation	Coûts en heures	71,86596	96,05745
		Coûts en Valeur (\$US)	172,5319	287,2234
Cameroun	Coût des Procédures	En Heures	202	271
		En Valeur (\$US)	982,8	1406,9
	Coût de la Documentation	Coûts en heures	66	163
		Coûts en Valeur (\$US)	305,5	849

Source : Banque Mondiale (2020)

En supposant que les mesures de quarantaine ne sont appliquées qu'à la frontière camerounaise, les mesures anti-COVID rallongent les procédures de 14 jours au moins<sup>23</sup>. Afin de calculer les effets de cette procédure de quarantaine et de test des conducteurs, les 14 jours de quarantaine sont convertis en heures de procédure (1 jour = 24 heures). Le nouveau coût horaire est obtenu avec la formule suivante :

$$\text{Coût horaire}_{\text{nouveau}} = \text{Coût horaire}_{\text{initial}} + (14 \times 24)$$

Le nouveau coût horaire est ensuite converti en valeur (\$US) par le biais d'une simple règle de 3, ainsi qu'il suit :

$$\text{Coût en valeur}_{\text{nouvelle}} = \frac{\text{Coût horaire}_{\text{nouveau}} \times \text{Coût en valeur}_{\text{initiale}}}{\text{Coût horaire}_{\text{initial}}}$$

Certes l'approche est très simple mais elle permet de se faire une idée, toutes choses étant égales par ailleurs, de l'effet de la procédure de quarantaine. Les résultats obtenus sont présentés au tableau 3 suivant. Il y apparaît que la Covid-19 pourrait conduire à une inflation des coûts de transaction, nuisant ainsi aux échanges du Cameroun avec ses partenaires africains.

**Tableau 3 :** Effet des mesures anti-COVID sur les coûts de transaction au Cameroun et en Afrique

		Unité de mesure	Exportations	Importations
<b>Afrique sub-saharienne</b>	<b>Procédures</b>	<b>Coûts en heures</b>	<b>433,1383</b>	<b>462,1617</b>
		Coûts en Valeur (\$)	2689,3757	2529,7774
<b>Cameroun</b>	<b>Procédures</b>	<b>Coûts en heures</b>	<b>538</b>	<b>607</b>
		Coûts en Valeur (\$)	2617,5564	3151,2483

**Source :** calculs des auteures

23. MINSANTE (2020). Directives et procédures opérationnelles standards pour la préparation et la réponse au Covid-19 au Cameroun. Première édition. Ministère de la santé publique. République du Cameroun. Avril 2020.

Les chiffres du tableau 3 révèlent un accroissement des coûts de plus de 100%. La baisse qui en résulterait serait donc importante. En ce qui concerne les importations, non seulement elles vont diminuer mais elles peuvent aussi entraîner un renchérissement du coût de la vie, compte tenu de l'importance des biens importés dans la production de biens et dans la consommation des ménages. Au sujet des exportations, les mesures nationales de lutte contre la Covid-19 ralentissent l'activité économique aussi bien dans le secteur industriel que dans celui des services (GICAM, 2020). En conséquence, les exportations du Cameroun vers l'Afrique ainsi que les recettes y relatives vont baisser. Dans le même sens, le rallongement des procédures d'exportation, en accroissant les coûts de transaction, nuisent à la compétitivité des produits camerounais et induisent une baisse des exportations. Dans la littérature, l'on évalue la baisse qui en découle à 9% de la valeur initiale (Chen *et al.*, 2006). Evidemment, cette évaluation ne tient pas compte des éventuelles pratiques informelles qui peuvent survenir aux différentes frontières.

#### *Le cas du commerce des services*

En ce qui concerne le commerce des services, les mesures anti-COVID viennent se greffer à des barrières préexistantes. Le tableau 4 présente l'indice de restriction au commerce des services au Cameroun. Sur une échelle de 0 à 100, le Cameroun se situe, avant la Covid-19, à un niveau d'ouverture acceptable en modes 1 (commerce transfrontière) et 3 (présence commerciale). En mode 4 (présence des personnes physiques) par contre, le Cameroun se trouve dans la deuxième moitié de l'indice. Il y a donc un certain nombre de restrictions à l'exercice de certaines professions sur le territoire camerounais en mode 4.

**Tableau 4** : Indice de restriction au commerce des services (IRCS) au Cameroun

Pays	Mode	Score	Année
Cameroun	1	17,02724	2008
Cameroun	3	26,1194	2008
Cameroun	4	55	2008
Cameroun	Moyenne	26,37852	2008

**Source** : Services Trade Restrictions Database. <https://www.worldbank.org/en/research/brief/services-trade-restrictions-database> (consultée le 6/05/2020)

Au Cameroun, le commerce des services représente 12,5% du PIB en 2018. En 2018, les importations camerounaises de services se montaient à 2,705 milliards de dollars US tandis que les exportations se chiffraient à 2,117 milliards de dollars US<sup>24</sup>. Le Cameroun est le plus important exportateur de services dans la CEMAC. Les services de transport, les services de voyage et les autres services aux entreprises (R&D, services professionnels et de management, autres services techniques, ...) sont les principaux services échangés par le Cameroun.

La restriction du mouvement des personnes affectera négativement les importations et les exportations de services au Cameroun. L'effet négatif pourra porter sur « la production, la distribution, la commercialisation, la vente et la livraison d'un service »<sup>25</sup>. Une étude de Nordås et Rouzet (2015) corrobore cette intuition en démontrant que plus il y a des restrictions au commerce des services, moins un pays importe et moins il exporte. Afin d'avoir une estimation des effets auxquels on peut s'attendre, nous nous appuyons sur l'article de Nordås et Rouzet (2017) qui permet une bonne évaluation pour au moins deux raisons. Premièrement, le niveau moyen de restriction des pays examinés dans l'article est proche de celui du Cameroun (IRCS = 23,1)<sup>26</sup>. Deuxièmement, c'est une étude qui prend en compte diverses catégories de services. La synthèse des effets d'un accroissement de la restriction au commerce des services est présentée au tableau 5 suivant :

**Tableau 5 :** Effets de l'accroissement de 1% de l'IRCS

	IRCS exportateur	IRCS importateur
Industrie	Elasticité (%)	Elasticité (%)
Tous les services	-1,885***	0
Services informatiques	0	0
Sérvices comptables	0	-1,007***
Services légaux	-1,500***	-0,998**
Services de télécommunication	-1,993***	0
Services bancaires	-13,000***	-4,477***
Services d'assurance	-6,446***	- 2,454***
Services de construction	0	0
Services de transport aérien	0	0

24. <https://www.trademap.org>.

25. AGCS (Article XXVIII (b)).

26. Voir tableau 2 page 135.

Services de transport maritime	- 2,502**	0
Services de transport ferroviaire	0	- 1,642*
Services de transport routier	0	- 3,968**
Services de courrier	- 1,717*	0
(***), (**) et (*) indiquent le niveau de significativité de l'effet. La valeur 0 indique un effet non significatif		

Source : Nordås et Rouzet (2017).

Il ressort de ce tableau que l'effet sur les exportations de services est plus important que l'effet sur les importations de services. Il apparaît aussi que l'effet de l'accroissement de l'indice de restriction au commerce des services (IRCS) varie d'une catégorie de services à une autre et d'un flux commercial à un autre. Par exemple, un accroissement de 1% de l'IRCS induira une baisse des exportations de transport maritime de 2,5% mais n'aura aucun effet sur les importations de services maritime. En somme, les mesures prises dans le cadre de la lutte contre la pandémie au coronavirus entraîneront une baisse des importations et des exportations de services en modes 2 (consommation à l'étranger), 3 (présence commerciale) et 4 (présence des personnes physiques). Les services les plus affectés seront certainement les services de transport, de tourisme, d'éducation et les services aux entreprises. Il est donc important de prendre des mesures pour limiter l'ampleur des effets négatifs de la Covid-19.

## Conclusion

Cette réflexion avait pour objectif de déterminer dans quelle mesure la Covid-19 et le dispositif anti Covid-19 adopté par le Cameroun affectent ses échanges commerciaux avec les pays africains. Ce faisant, elle émet une hypothèse peu évoquée dans la littérature existante. L'analyse révèle premièrement, que les mesures n'ont pas été prises dans le cadre de la politique commerciale mais plutôt dans le cadre de la riposte à une crise sanitaire. C'est la raison pour laquelle elles n'ont été notifiées comme mesure de politique commerciale ni à la CEMAC ni à l'OMC. Deuxièmement, ces mesures ne concernent pas les biens essentiels et les biens de consommation qui représentent moins de 20% des échanges du Cameroun en Afrique. Troisièmement, ces mesures restreignent la libre circulation des personnes et imposent des contrôles sanitaires aux frontières. Les nouvelles procédures qui en résultent entraînent inévitablement un renchérissement du coût des

transactions (durée de stockage, mise en quarantaine des conducteurs, ...). Ces coûts supplémentaires peuvent réduire le commerce des biens d'environ 9% pour un accroissement des coûts de 1%. Dans le même sens, ces mesures (fermeture des frontières, suspension des voyages, ...) ont un effet négatif sur le commerce des services. En somme, la crise sanitaire aura des effets significatifs sur le commerce international. Ce constat nous inspire un certain nombre de recommandations dont l'objet est de juguler les effets négatifs de la maladie sur le commerce du Cameroun en Afrique.

Premièrement, il faudrait baisser les coûts de stockage et emmagasinage pour tenir compte des 14 jours de quarantaine imposés aux transporteurs. Deuxièmement, il faudrait promouvoir la transparence par la publication d'un protocole commun de contrôle de la santé des transporteurs. Troisièmement, il est important de s'assurer du respect strict du protocole afin de limiter l'apparition de barrières informelles supplémentaires ainsi que d'un double contrôle. Quatrièmement, il faudrait mettre à la disposition des postes frontières le dispositif de test rapide Covid-19 pour réduire le temps de quarantaine. Cinquièmement, il faudrait juguler la baisse de la production nationale en fournissant aux producteurs un soutien approprié. Enfin, il est urgent de trouver une solution curative afin de lever les mesures le plus rapidement possible.

### Références bibliographiques

- Banque Mondiale. (2018). World Development Indicators <https://databank.worldbank.org/source/world-development-indicators#> Washington, DC: Banque Mondiale.
- Banque Mondiale. (2020). World Development Indicators <https://databank.worldbank.org/source/world-development-indicators#> , consulté le 6 mai 2020. Washington, DC : Banque Mondiale.
- Bettcher, D. W., Yach, D., et Guindon, G. E. (2000). *Global trade and health: key linkages and future challenges*. *Bulletin of the World Health Organization*, 78, 521-534.
- Bratt, M. (2017). *Estimating the bilateral impact of nontariff measures on trade*. *Review of International Economics*, 25(5), 1105-1129.
- Chen, M. X., Otsuki, T., et Wilson, J. S. (2006). *Do Standards Matter for Export Success? World Bank Policy Research Working Paper No. 3809*.

- FMI. (2020). Covid-19 : une menace sans précédent pour le développement *Perspectives Économiques Régionales. Afrique Subaharienne* : Fond Monétaire International.
- Ghodsí, M., Grübler, J., Reiter, O., et Stehrer, R. (2017). The evolution of non-tariff measures and their diverse effects on trade: wiiw Research Report.
- GICAM. (2020). Covid-19 Impact sur les entreprises au Cameroun *Edition du 22 avril 2020*. Douala: Groupement Inter-Patronal du Cameroun.
- Herzer, D. (2017). *The long run relationship between trade and population health: Evidence from five decades*. *The World Economy*, 40(2), 462-487.
- Hummels, D. L., et Schaur, G. 2013. *Time as a trade barrier*. *American Economic Review*, 103(7), 2935-2959.
- McNamara, C. (2017). *Trade liberalization and social determinants of health: a state of the literature review*. *Social Science & Medicine*, 176, 1-13.
- MINSANTE. (2020). Rapport de situation (Sitrep) Covid-19 au Cameroun [https://reliefweb.int/sites/reliefweb.int/files/resources/sitrep19\\_Covid-19\\_cameroun.pdf](https://reliefweb.int/sites/reliefweb.int/files/resources/sitrep19_Covid-19_cameroun.pdf) (16/04/2020 ). Yaoundé : Ministère de la Santé Publique du Cameroun.
- Nordås, H. K., et Rouzet, D. (2015). The impact of services trade restrictiveness on trade flows. Paris: Organisation de coopération et de développement économiques.
- Nordås, H. K., et Rouzet, D. (2017). *The impact of services trade restrictiveness on trade flows*. *The World Economy*, 40(6), 1155-1183.
- OMC. (2019). Rapport sur le commerce mondial 2019 : L'avenir du commerce des services. Genève: Organisation Mondiale du Commerce.
- Owen, A. L., et Wu, S. (2007). *Is trade good for your health?* *Review of International Economics*, 15(4), 660-682.
- Ronen, E. (2017). *Quantifying the trade effects of NTMs: A review of the empirical literature*. *Journal of Economics and Political Economy*, 4(3), 263-274.
- Santeramo, F. G., et Lamonaca, E. (2019). *The Effects of Non-tariff Measures on Agri-food Trade: A Review and Meta-analysis of Empirical Evidence*. *Journal of Agricultural Economics*, 70(3), 595-617.

- Sapsin, J. W., Thompson, T. M., Stone, L., et DeLand, K. E. (2003). *International trade, law, and public health advocacy. The Journal of Law, Medicine & Ethics*, 31(4), 546-556.
- Shepherd, B. (2013). *Trade times, importing and exporting: firm-level evidence. Applied Economics Letters*, 20(9), 879-883.
- Shepherd, B., et Wilson, N. L. (2013). *Product standards and developing country agricultural exports: The case of the European Union. Food Policy*, 42, 1-10.
- Townsend, B., Schram, A., Labonté, R., Baum, F., et Friel, S. (2019). *How do actors with asymmetrical power assert authority in policy agenda-setting? A study of authority claims by health actors in trade policy. Social Science & Medicine*, 236, 112430.
- Webb, M., Gibson, J., et Strutt, A. (2018). *The impact of diseases on international beef trade: Market switching and persistent effects. Food Policy*, 75, 93-108.
- WTO. (2020). *Covid-19: Trade and trade-related measures WTO Secretariat: World Trade Organization.*
- Xu, Y., Fan, X., Zhang, Z., et Zhang, R. (2020). *Trade liberalization and haze pollution: Evidence from China. Ecological Indicators*, 109, 105825.