

LE COMMERCE DES SERVICES DANS LE CONTEXTE DE LA CRISE LIÉE À LA COVID-19

NOTE D'INFORMATION¹

ÉLÉMENTS CLÉS:

- **Les secteurs des services ont été fortement touchés par la pandémie de COVID-19. Le tourisme, les transports et les services de distribution, par exemple, ont souffert des restrictions à la mobilité et des mesures de distanciation sociale imposées pour des raisons de santé publique.**
- **Étant donné le rôle que jouent les services dans la fourniture d'intrants pour d'autres activités économiques, y compris la connexion des chaînes d'approvisionnement et la facilitation du commerce des marchandises, les perturbations de l'offre de services ont un large impact économique et commercial.**
- **Le type et l'ampleur des effets sur le commerce des services varient selon le secteur et le mode de fourniture. Le commerce des services qui implique une proximité entre les fournisseurs et les consommateurs a été gravement entravé. Le mode 2 de l'AGCS (c'est-à-dire la fourniture dans le contexte du mouvement des consommateurs à l'étranger) et le mode 4 (concerne le mouvement temporaire de personnes physiques) ont été largement paralysés.**
- **En raison de la crise, l'accent est davantage mis sur l'offre en ligne dans des secteurs tels que le commerce de détail, la santé, l'éducation, les télécommunications et les services audiovisuels. Les fournisseurs redoublent d'efforts pour élargir leurs opérations en ligne, et les consommateurs adoptent de nouvelles habitudes qui peuvent contribuer à une réorientation à long terme vers les services en ligne. À l'avenir, l'augmentation de l'offre de services par l'intermédiaire des réseaux numériques pourrait accroître le commerce selon le mode 1 (fourniture transfrontalière).**
- **L'utilisation accrue des services en ligne pendant la pandémie de COVID-19 a creusé les disparités en matière de technologie et de connectivité, car les cours en ligne ne peuvent pas être suivis par les étudiants qui n'ont pas d'ordinateur, et le télétravail n'est pas envisageable pour les employés qui ne disposent pas d'une connexion à large bande. Les opérateurs des pays développés et ceux des pays en développement ont suspendu les limites de données et augmenté la capacité de données pendant la pandémie, et de nombreux gouvernements ont émis des fréquences sans fil supplémentaires pour augmenter encore les capacités.**
- **Dans l'ensemble, la crise met en avant l'importance que revêtent les services de fourniture en ligne tels que les télécommunications et les services informatiques, ainsi que le rôle d'infrastructure plus large que jouent les services financiers, les services de transport et les services de distribution et de logistique dans la**

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.

facilitation du commerce et la croissance économique. Les secteurs des services et la création de conditions propices au commerce des services seront essentiels à la reprise après le ralentissement économique.

1. INTRODUCTION

Le présent document vise à fournir des renseignements sur les premiers effets de la pandémie de COVID-19 sur le commerce des services dans différents secteurs et modes de fourniture.

Les secteurs des services ont été fortement touchés par l'épidémie de COVID-19. Étant donné le rôle que jouent ces secteurs dans la fourniture d'intrants pour d'autres activités économiques, y compris s'agissant de favoriser le fonctionnement des chaînes d'approvisionnement et de faciliter le commerce des marchandises, les perturbations de l'offre de services ont une grande incidence sur l'économie et le commerce. Les services génèrent maintenant plus des deux tiers de la production économique, attirent plus des deux tiers de l'investissement étranger direct, fournissent la plupart des emplois à l'échelle mondiale et représentent plus de 40% du commerce mondial.² En outre, étant donné que le secteur des services emploie la majeure partie des femmes dans le monde et représente une grande partie de l'activité des micro, petites et moyennes entreprises (MPME), les perturbations dans l'offre de services ont également une incidence sur l'inclusion sociale et économique.

Le recul de la demande et de l'offre a eu une forte incidence sur le commerce des services, mais la nature et l'ampleur de cette incidence varient selon le secteur et le mode de fourniture. Les services qui supposent une proximité physique entre les fournisseurs et les consommateurs ont été les plus touchés par les restrictions à la mobilité et les mesures de distanciation sociale imposées pour des raisons de santé publique. Si le contact direct peut parfois être remplacé par une prestation à distance, ce n'est pas nécessairement le cas dans tous les secteurs des services ou dans tous les pays. Des secteurs tels que la distribution (en particulier les services de commerce de détail), le tourisme et le transport de passagers ont été fortement touchés. Les mesures liées à la mobilité ont entraîné d'importantes perturbations dans les transports aériens, maritimes et terrestres, ce qui a eu de graves répercussions sur le commerce des marchandises et les chaînes d'approvisionnement.

En conséquence, le commerce suivant certains modes de fourniture a fortement diminué. La fourniture selon le mode 2 (consommation à l'étranger), particulièrement importante pour le tourisme, a été paralysée. Les restrictions en matière de voyage ont aussi fortement limité le mode 4, qui implique le mouvement temporaire de personnes physiques à travers les frontières. La pandémie a également des répercussions négatives sur la fourniture de services selon le mode 3 (présence commerciale), à la fois en raison de son incidence sur les opérations effectuées sur les marchés étrangers et de son influence sur les décisions concernant la création de nouveaux établissements.³

La baisse du commerce des marchandises résultant du ralentissement économique contribue à une diminution du commerce des services connexes, comme le transport maritime international de marchandises. En outre, les restrictions à la mobilité des personnes affectent également les services de transport de marchandises transfrontières, et donc le commerce des marchandises. Par exemple, des restrictions strictes imposées pour le débarquement et le remplacement des équipages maritimes ont entraîné des perturbations du transport maritime, qui ont eu d'importantes répercussions sur le commerce des marchandises et sur la viabilité des chaînes d'approvisionnement.

En raison de la crise, l'accent est davantage mis sur l'offre en ligne dans des secteurs tels que le commerce de détail, la santé, l'éducation, les télécommunications et les services audiovisuels, ce qui amène les entreprises à redoubler d'efforts pour développer les opérations en ligne et poussent les consommateurs à adopter de nouveaux comportements qui sont susceptibles de contribuer à une réorientation profonde et à long terme vers les services en ligne. À l'avenir, l'augmentation de

² OMC (2019), [Rapport sur le commerce mondial 2019: L'avenir du commerce des services](#), Genève: OMC. Selon la définition de l'Accord général sur le commerce des services (AGCS), le commerce des services comprend quatre modes de fourniture: 1 – la fourniture transfrontières; 2 – la consommation à l'étranger; 3 – la présence mondiale; et 4 – le mouvement des personnes physiques.

³ La Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (UNCTAD) [prévoit](#) que la pandémie de COVID-19 pourrait ramener les flux mondiaux d'investissement étranger direct à leur niveau le plus bas depuis la crise financière de 2008-2009.

l'offre de services par l'intermédiaire des réseaux numériques pourrait avoir une forte incidence sur le commerce, ce qui entraînerait une augmentation de la fourniture selon le mode 1 (services fournis d'un pays vers un autre).

Il semble probable que les statistiques commerciales pour 2020 et au-delà montreront non seulement une baisse substantielle du commerce des services, mais aussi, à moyen terme, une intensification et une accélération des tendances qui ont conduit à un changement dans la structure du commerce transfrontières des services au cours de la dernière décennie.⁴ En termes relatifs, le commerce des services s'est déplacé des catégories "traditionnelles" de services de transport et de services relatifs aux voyages vers les télécommunications, les services informatiques et d'information, les services aux entreprises, les services financiers et les services audiovisuels.

Les mesures liées à la mobilité et les politiques visant à garantir la "distanciation sociale" ont eu un fort impact global sur les secteurs des services et le commerce des services, et les gouvernements ont également adopté des mesures liées à des secteurs de services et des modes de fourniture spécifiques en réponse à la crise.⁵ Bon nombre de ces mesures semblent faciliter les échanges. Certaines visent notamment à mettre plus de capacités en matière de télécommunication à la disposition des opérateurs; à faciliter l'accès de la population à Internet et aux données mobiles ainsi qu'aux services d'éducation et de santé en ligne; à offrir et, dans certains cas, à réintroduire une certaine flexibilité pour les fournisseurs de services de transport et à faciliter la poursuite du transport transfrontières de marchandises; et à alléger les exigences imposées aux banques (exigences en matière de liquidités et de fonds propres, par exemple) pour qu'elles soient en mesure de continuer à fournir des crédits.⁶

Dans l'ensemble, la crise a mis en avant l'importance que revêtent les services de fourniture en ligne tels que les télécommunications et les services informatiques, ainsi que le rôle d'infrastructure plus large que jouent les services de transport, les services financiers et les services de distribution et de logistique dans la facilitation du commerce et la croissance économique. Les capacités d'offre en ligne accroissent la résilience face à la crise en facilitant le télétravail et le télé-enseignement. Dans le même temps, la pandémie met également en évidence les disparités numériques et les défis politiques connexes en ce qui concerne les services d'offre en ligne. La création de conditions propices au commerce des services selon différents modes de fourniture sera essentielle à la reprise après le ralentissement économique.

2. LA COVID-19 ET LE COMMERCE DES SERVICES DANS CERTAINS SECTEURS

Services relatifs au tourisme et aux voyages

Le secteur mondial du tourisme et des voyages, qui comprend des services tels que les hôtels, les restaurants, les organisateurs touristiques et les agences de voyages, a sans doute été le plus durement touché par la crise jusqu'à présent, étant donné que les restrictions à la mobilité et la fermeture des frontières ont stoppé la circulation des touristes à l'étranger. Ce secteur dépend largement du commerce selon le mode 2. Les restrictions en matière de déplacements intérieurs et les prescriptions relatives au télétravail ne cessent de peser sur ce secteur car elles limitent les activités touristiques intérieures, qui sont importantes pour la fourniture de services au moyen d'une présence commerciale (mode 3).

En mars 2020, l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) a déclaré que des estimations préliminaires prévoyaient une baisse de 45% du tourisme international en 2020. Ce chiffre pourrait atteindre 70% si la reprise se fait attendre jusqu'en septembre. Ce chiffre pourrait atteindre 70% si la reprise se fait attendre jusqu'en septembre.⁷ Le 27 mars 2020, l'Organisation

⁴ Le Baromètre du commerce des services de l'OMC, publié le [11 mars 2020](#), ne rend pas encore pleinement compte de l'impact économique de la COVID-19, mais met néanmoins en évidence un affaiblissement du commerce transfrontières des services au cours du premier trimestre de 2020, les baisses les plus importantes étant constatées dans le transport aérien de passagers et le transport par conteneurs.

⁵ Le site Web de l'OMC fournit des [renseignements sur les mesures](#) prises par les Membres dans le cadre de la pandémie de COVID-19.

⁶ Il reste à voir dans quelle proportion ces mesures seront maintenues après la crise. En outre, les secteurs de services ont été visés par diverses mesures générales de soutien adoptées par les gouvernements en réponse à la crise.

⁷ <http://www.oecd.org/about/Secretary-General/extraordinary-g20-tourism-ministerial-virtual-meeting-april-2020.htm>

mondiale du tourisme (OMT) a estimé que les arrivées de touristes internationaux pourraient baisser de 20% à 30% en 2020. Cela pourrait se traduire par une diminution des recettes du tourisme international (exportations) de l'ordre de 300 à 450 milliards d'USD, – soit près d'un tiers des 1 500 milliards d'USD de recettes générées à l'échelle mondiale en 2019 et l'équivalent d'une perte de cinq à sept années de croissance.⁸ Le 26 mars 2020, le Conseil mondial du voyage et du tourisme (WTTC) a estimé que le nombre d'emplois directement menacés dans les secteurs des voyages et du tourisme pourrait atteindre 100 millions.⁹ En mai, l'OMT a indiqué que les scénarios actuels laissaient entrevoir une baisse potentielle de 58% à 78% des arrivées de touristes internationaux pour l'année, en fonction des mesures de confinement et de la durée des restrictions de voyage, et prévoyaient que 100 à 120 millions d'emplois dans le secteur du tourisme seraient directement menacés.¹⁰

Le recul du secteur a de vastes conséquences économiques étant donné son importance globale dans l'économie de nombreux pays et régions. Selon le WTTC, l'impact direct, indirect et induit du tourisme en 2019 a contribué au PIB mondial à hauteur de 8 900 milliards d'USD (10,3%) ainsi qu'à la création de 330 millions d'emplois (1 sur 10).¹¹ Pour certaines économies, en particulier les plus petites, le tourisme représente non seulement la majeure partie des exportations totales, mais aussi une part importante du PIB (par exemple 67% pour les Seychelles, 62% pour Saint-Kitts-et-Nevis et 48% pour Vanuatu).¹² Selon les [statistiques de la balance des paiements](#), en 2018, les voyages représentaient 25% des exportations mondiales de services commerciaux, 32% des exportations de services des pays en développement et 50% de celles des pays les moins avancés (PMA).

En réponse à la crise

Le 1^{er} avril 2020, l'OMT a publié un ensemble de recommandations préconisant d'apporter un appui vigoureux et urgent au secteur du tourisme mondial pour l'aider à se relever de la pandémie de COVID-19 et à "croître mieux".¹³ Jusqu'à présent, les mesures prises par les gouvernements ont été d'ordre social, économique et financier, allant des programmes de soutien à l'emploi pour les employés du secteur, aux politiques visant à encourager l'amélioration des compétences et la reconversion, en passant par des reports d'impôts et diverses autres formes de soutien financier aux opérateurs touristiques.

Services de distribution

Les services de distribution¹⁴ ont été fortement touchés par la pandémie de COVID-19, car les mesures de distanciation sociale prises dans plusieurs pays ont entraîné la fermeture de magasins considérés comme non essentiels (à l'exclusion en général des épiceries et des pharmacies). Naturellement, cela a eu une incidence notable sur la fourniture selon le mode 3 (présence commerciale), qui occupe une place importante dans ce secteur.

Par exemple, en janvier/février 2020, au plus fort de l'épidémie en Chine, les données publiées par le Bureau national de statistique ont révélé que le commerce de détail dans le pays avait diminué de 20,5% par rapport à l'année précédente.¹⁵ Même si les ventes dans les magasins physiques ont sensiblement augmenté à partir de la mi-mars en Chine à mesure que les restrictions étaient assouplies, les consommateurs sont restés prudents et les ventes dans ces magasins n'ont pas

⁸ Adresse consultée: <https://www.unwto.org/fr/news/omt-les-arrivees-de-touristes-internationaux-pourraient>.

⁹ <https://wtcc.org/Portals/0/Documents/WTTC%20Coronavirus%20Brief%20External%2026.05.pdf?ver=2020-05-26-124919-680>.

¹⁰ <https://www.unwto.org/fr/evaluation-de-l-impact-de-la-flambee-de-covid-19-sur-le-tourisme-international> et https://webunwto.s3.eu-west-1.amazonaws.com/s3fs-public/2020-05/Barometer_May2020_full.pdf.

¹¹ <https://wtcc.org/Research/Economic-Impact>.

¹² <https://knoema.com/search?query=tourism+as+%25+of+GDP&pageIndex=&scope=&term=&correct=&source=Header>.

¹³ <https://www.unwto.org/fr/news/unwto-launches-a-call-for-action-for-tourisms-covid-19-mitigation-and-recovery>. Pour plus de détails, consulter l'adresse: https://webunwto.s3.eu-west-1.amazonaws.com/s3fs-public/2020-04/COVID19_Recommendations_English_1.pdf. Consulter aussi l'adresse: <https://www.unwto.org/fr/les-innovateurs-et-les-entrepreneurs-sont-mis-a-contribution-pour-accelerer-le-redressement-du-tourisme>.

¹⁴ Les services de distribution incluent les services de courtage, les services de commerce de gros, les services de commerce de détail et les services de franchisage.

¹⁵ Cela est conforme à l'[analyse](#) du Fonds monétaire international (FMI).

retrouvé leur niveau d'avant la crise. On peut s'attendre à des tendances similaires dans d'autres économies, la situation variant en fonction de l'impact de la pandémie et des politiques de distanciation sociale adoptées. Au Royaume-Uni, par exemple, les ventes au détail totales ont diminué de 18% en avril car de nombreux magasins ont fermé pendant le confinement.¹⁶ Dans plusieurs pays, un nombre important de détaillants ont déposé leur bilan ou fermé des magasins.¹⁷ Bien qu'il soit trop tôt pour évaluer l'impact de la crise dans toutes les régions, des [estimations](#) donnent à penser qu'en Afrique, c'est dans le secteur du commerce de détail et de gros que les emplois pourraient être les plus touchés.

Ventes en ligne

En raison de la fermeture de nombreux magasins de vente au détail de produits non essentiels et d'autres mesures visant à garantir la distanciation sociale, les grossistes et les détaillants ont augmenté leurs ventes en ligne, en particulier de produits de santé et de produits ménagers, y compris les produits d'épicerie. Face à la réduction du nombre de clients, plusieurs points de vente traditionnels se tournent donc aussi vers la vente en ligne et les services de livraison et de retrait, ou développent ces activités.

En Chine, au début de l'année 2020, les [ventes en ligne](#) de certains produits dont la pénétration en ligne était traditionnellement limitée, comme divers produits essentiels d'usage quotidien, ont gagné entre 50% et 150% par rapport à l'année précédente. Toutefois, la réduction des dépenses des ménages en raison du ralentissement économique et de l'incertitude a une incidence négative sur les ventes de produits non essentiels, tant sur les plates-formes en ligne que dans les magasins physiques. Les ventes en ligne de produits discrétionnaires (par exemple l'alcool) se sont maintenues à des niveaux similaires, tandis que les ventes de produits non essentiels ont diminué.

Aux États-Unis, les ventes au détail en ligne au cours du premier trimestre de 2020 ont augmenté de 14,5% par rapport à l'année précédente. Les ventes en ligne ont considérablement progressé à partir de la mi-mars et certaines études indiquent que celles-ci ont augmenté d'environ 50% en avril par rapport à début mars.¹⁸ En [Arabie saoudite](#), le détaillant en ligne local BinDawood a annoncé fin mars que ses ventes moyennes avaient augmenté de 200% sur une période de 10 jours, et en Indonésie, le centre commercial en ligne Bilibli a indiqué avoir enregistré en avril une augmentation des ventes d'un certain nombre de produits ménagers, y compris des produits d'épicerie.¹⁹

La pandémie de COVID-19 va probablement accélérer la tendance actuelle à la vente de biens de consommation par des canaux en ligne, car les consommateurs prennent de nouvelles habitudes et les détaillants, y compris les fournisseurs de briques et de mortier plus traditionnels, intensifient leurs efforts pour développer leurs opérations en ligne. Néanmoins, les détaillants en ligne sont confrontés à divers problèmes, notamment à des pénuries de stocks et à des difficultés dans la chaîne d'approvisionnement, qui entraînent des retards de livraison et perturbent le commerce électronique transfrontières.²⁰ L'impact sur le secteur de la distribution, y compris son segment en ligne, peut varier d'une économie à l'autre en raison des différentes approches des politiques en matière de confinement, ainsi que des différents niveaux de développement du commerce électronique.

¹⁶ La part des ventes en ligne dans le total des ventes au détail a atteint un niveau record de 30,7%. Adresse consultée: <https://www.bbc.com/news/business-52766856>.

¹⁷ <https://www.forbes.com/sites/pamdanziger/2020/04/03/retail-companies-on-death-watch-is-growing-fast-as-covid-19-puts-non-essential-retailers-on-life-support/#3d1ff74725ea>.

¹⁸ <https://www.digitalcommerce360.com/2020/05/20/e-commerce-during-coronavirus-pandemic-in-charts/>. En conséquence, le 17 mars, Amazon a annoncé qu'elle ajoutait 100 000 nouveaux postes à temps plein et à temps partiel à travers les États-Unis pour faire face à la hausse des achats en ligne résultant de l'épidémie de COVID-19. Le 13 avril, elle a annoncé qu'elle embaucherait 75 000 personnes de plus (<https://edition.cnn.com/2020/03/16/tech/amazon-shipping-coronavirus/index.html>). La crise provoque également une hausse des ventes d'épicerie en ligne, qui ne représentaient que 4% du total des ventes d'épicerie en 2019 aux États-Unis. Une enquête menée en mars a révélé que 41% des consommateurs achetaient des produits d'épicerie en ligne pour la première fois (<https://edition.cnn.com/2020/03/19/business/grocery-shopping-online-coronavirus/index.html>).

¹⁹ https://oxfordbusinessgroup.com/news/e-commerce-provides-economic-boost-indonesia-shoppers-migrate-online-during-covid-19-pandemic?utm_source=feed&utm_medium=rss&utm_campaign=eus_all_all.

²⁰ Voir, par exemple: <http://www.globaltimes.cn/content/1183349.shtml>.

Services de télécommunication, services liés aux TIC et services audiovisuels

Étant donné qu'un plus grand nombre de personnes travaillent ou sont scolarisées à distance et dépendent ainsi davantage d'Internet pour se divertir et avoir des contacts sociaux, la demande de services liés aux technologies de l'information et de la communication (TIC) et à l'infrastructure connexe a été sans précédent et inattendue.

En mars 2020, Facebook a indiqué que dans les pays durement touchés par la pandémie, l'utilisation de son service de messagerie en ligne avait augmenté de plus de 50% et les communications vocales et vidéo avaient doublé.²¹ En Italie, Facebook a enregistré une hausse de 70% en termes d'utilisation globale et une augmentation de 1 000% en termes de temps passé sur des appels de groupe, mais a signalé une baisse des recettes publicitaires mondiales.²² En Espagne, l'entreprise [Telefonica](#) a enregistré une augmentation du trafic sur le réseau IP et de l'utilisation du téléphone mobile de 40% et 50%, respectivement. En [Thaïlande](#), le nombre d'utilisateurs de Zoom et de Skype a augmenté de 828% et de 215% respectivement. En Chine, Tencent a constaté une utilisation accrue de son réseau social, de ses jeux, de ses technologies de pointe et de ses services aux entreprises au cours du premier trimestre de 2020, avec une hausse de la publicité dans certains segments, mais a également mis en garde contre un ralentissement de la croissance des annonces publicitaires à venir.²³ Le groupe Vodacom a quant à lui enregistré une hausse de 40% du volume de données en Afrique du Sud pendant le confinement.²⁴

Certaines des implications commerciales pour le secteur des TIC peuvent être positives, car l'utilisation mondiale augmente de façon spectaculaire et l'importance de l'accès à la technologie et de la connectivité pour tous est davantage reconnue. Dans les économies développées comme dans les économies en développement, les opérateurs ont suspendu les limites de données et augmenté les capacités en réponse à la pandémie sans frais additionnels, et de nombreux gouvernements ont temporairement émis des fréquences sans fil supplémentaires pour les opérateurs afin d'augmenter encore la capacité des réseaux.²⁵ Toutefois, un nombre important d'appels d'offres pour l'attribution de fréquences 5G ont été reportés. Les conséquences à court terme pourraient être les suivantes: des restrictions en matière de mobilité, entraînant une chute des minutes d'itinérance, pouvant aller jusqu'à 25 milliards d'USD au cours des neuf prochains mois²⁶; une forte incidence sur la production et l'expédition de téléphones mobiles (40 millions de téléphones intelligents de moins ont été expédiés en février qu'il y a un an)²⁷; et un ralentissement possible du déploiement de la téléphonie mobile 5G en raison du report des appels d'offres pour l'attribution de fréquences. Le groupe MTN, un opérateur sud-africain qui fournit des services de télécommunication dans toute l'Afrique, a indiqué qu'il mettrait en œuvre des mesures de réduction des coûts dans l'ensemble de ses activités en prévision du ralentissement économique causé par la pandémie.²⁸ Si le marché des services liés aux TIC ne parvient pas à surmonter ces défis et que la connectivité n'est pas prise en compte, la capacité à combler les écarts technologiques et à dégager des recettes durables dans le secteur pourrait être réduite.

Toutefois, si les politiques de soutien sont maintenues, la situation peut stimuler le secteur en raison de nouvelles habitudes (par exemple plus de télétravail), et elle peut montrer à quel point l'Internet et la transmission de données à large bande sont essentiels pour la croissance et le développement économiques. Cela pourrait amener les gouvernements à se montrer plus déterminés à achever le

²¹ <https://about.fb.com/news/2020/03/keeping-our-apps-stable-during-covid-19/>.

²² https://www.mobileworldlive.com/apps/news-apps/facebook-ad-revenue-falls-victim-to-covid-19/?ID=a6q1r000001RURqAAO&JobID=411117&utm_source=sfmc&utm_medium=email&utm_campaign=MWL_20200325&utm_content=https%3A%2F%2Fwww.mobileworldlive.com%2Fapps%2Fnews-apps%2Ffacebook-ad-revenue-falls-victim-to-covid-19%2F.

²³ <https://www.mobileworldlive.com/asia/asia-news/gaming-surge-drives-tencent-growth/>.

²⁴ <https://www.mobileworldlive.com/featured-content/top-three/vodacom-data-traffic-surges-during-lockdown/>.

²⁵ https://www.fiercetelecom.com/telecom/telstra-adds-2-500-temporary-jobs-to-its-workforce-to-help-coronavirus-fall-out?mkt_tok=eyJpIjoiTnpNMU4yVTBOekEyT1dJeSIsInQiOiJPVnBvVDkwdE5tZHZ6UUZrNTZzOWFZN0RTcVdPMXVQc0prWFR2VFlicjR0Wk81NTMr2F0V21tczFzdlwvSHdFSThSYUpFWW4xRWsrN3dwNUhZVVwvZUtNMzAzZWVXVTD0MkV5ZndnRDY4UjFDWmpcl3pWQ0xsQWZQZHZHkxTVZZdmxBMSJ9&mrkid=788730.

²⁶ <https://www.mobileworldlive.com/featured-content/home-banner/operators-face-25b-roaming-hit-report/>.

²⁷ <https://www.abiresearch.com/press/covid-19-pandemic-impact-production-smartphones-will-fall-much-30-first-half-2020/>.

²⁸ <https://www.mobileworldlive.com/money/news-money/mtn-prepares-for-virus-hit-with-cost-focus/>.

déploiement des services à large bande (par exemple les réseaux à fibres optiques et les réseaux mobiles 5G) et les projets de connectivité mondiale (par exemple les systèmes de satellites et de câbles sous-marins).

Les mesures de distanciation sociale adoptées par les gouvernements ont stimulé la demande de contenu audiovisuel, aussi bien à des fins de divertissement que d'information. Par exemple, selon [certaines estimations](#), la diffusion en continu de contenu multimédia en ligne aux États-Unis pendant les trois premières semaines de mars a augmenté de 85% par rapport à la même période en 2019. Étant donné que, dans de nombreux pays, une grande partie du contenu audiovisuel consommé provient de l'étranger, l'augmentation de la demande est associée à un accroissement du commerce dans ce secteur. Cependant, les mesures prises en réponse à la crise engendrent également des interruptions dans la production de nouveaux films, séries et autres contenus.

À plus long terme, l'augmentation des achats et autres activités en ligne pourrait entraîner une hausse des revenus. Avec l'assouplissement des mesures de confinement, les entreprises des secteurs des télécommunications et des TIC commencent à rouvrir leurs points de vente aux clients. Toutefois, les fournisseurs ne peuvent pas encore évaluer si ces augmentations seront permanentes. En attendant, la crise pose des difficultés aux fournisseurs qui dépendent des recettes publicitaires. Le marché mondial de la publicité devrait connaître un déclin important en 2020, car les entreprises réduisent leurs dépenses en raison de la pandémie et du ralentissement économique qui en résulte.²⁹

Technologies de l'information et externalisation des services aux entreprises

Les recettes mondiales de l'externalisation des fonctions de l'entreprise et des technologies de l'information (TI) s'élevaient à environ 92,5 milliards d'USD en 2019 (certaines estimations sont bien plus élevées), les Amériques, l'Europe du Sud et l'Inde figurant parmi les principales sources de revenus. Ces régions fournissent des activités de soutien administratif, y compris des centres d'appels, à des entreprises allant des banques aux fabricants en passant par les entreprises pharmaceutiques. Les fournisseurs ont dû fournir du matériel au personnel pour qu'il puisse travailler à domicile et moderniser leurs réseaux pour faire face à l'augmentation du travail à distance.

L'impact commercial dans cette industrie peut être à double tranchant. La pandémie présente des défis non seulement pour les entreprises qui externalisent, mais aussi pour leurs clients. Certaines entreprises ont fait part de leur intention de réduire leur dépendance à l'égard de l'externalisation, ce qui pourrait avoir des conséquences commerciales à long terme pour les entreprises d'externalisation.³⁰

Services de transport aérien, de transport terrestre et de transport maritime

Les mesures liées à la mobilité et les restrictions aux frontières imposées par les gouvernements pour des raisons de santé publique ont particulièrement touché le commerce des services de transport, ce qui a eu des répercussions sur le commerce international des marchandises.

Des restrictions strictes imposées pour le débarquement et le remplacement des équipages maritimes ont entraîné des perturbations du transport maritime. En outre, l'immobilisation au sol de la majeure partie de la flotte mondiale d'avions de passagers, qui transporte normalement aussi près de la moitié des cargaisons de fret aérien, a créé d'importants goulets d'étranglement dans le transport de fret aérien. Par ailleurs, la réintroduction des contrôles aux frontières a engendré des encombrements et des retards importants pour le transport transfrontières de marchandises, ce qui a eu de graves répercussions sur les échanges de marchandises et sur la viabilité des chaînes d'approvisionnement, déjà fortement affaiblies par les fermetures d'usines en raison de la pandémie de COVID-19.

Dans une deuxième phase de réponse à la crise, plusieurs gouvernements ont révisé certaines de leurs mesures relatives aux voyages et aux frontières, par exemple pour assurer la circulation des travailleurs des services étrangers "essentiels", y compris les travailleurs du secteur des transports.

²⁹ <https://www.omnia.com/resources/product-content/global-advertising-market-set-for-tough-2020-as-covid-19-impact-hits-global-economy> et <https://www.digitalcommerce360.com/2020/04/30/facebook-signals-online-advertising-to-take-a-big-hit/>.

³⁰ Par exemple, voir l'article "Virgin Media to Recruit 500 Call-Centre Staff in UK" du Financial Times, 25 mars 2020.

Services de transport aérien

La pandémie a eu un impact considérable sur le secteur des services de transport aérien. En mai, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a estimé que, pour toute l'année 2020, le trafic mondial de passagers aériens pourrait chuter de près de deux tiers par rapport aux prévisions initiales, entraînant une baisse potentielle des recettes des compagnies aériennes de 244 à 420 milliards d'USD. L'Europe et la région Asie-Pacifique seraient les plus touchées en termes de capacités internationales et d'impact sur les recettes, suivies par l'Amérique du Nord. L'OACI s'attend en outre à ce que la réduction la plus importante du nombre de passagers se produise en Europe, en particulier pendant la haute saison estivale, tandis que la baisse la plus marquée du trafic intérieur de passagers est prévue dans la région Asie-Pacifique, suivie par l'Amérique du Nord.³¹

Le Conseil international des aéroports (ACI), l'organisme chargé du secteur aéroportuaire, prévoyait en mai que les annulations de vols et les fermetures d'aéroports entraîneraient une baisse de plus de 4,6 milliards de passagers dans le monde pour 2020 et que les pertes de recettes aéroportuaires pour l'année dépasseraient 45 milliards d'USD.³² En outre, comme environ 35% du commerce mondial (en valeur) se fait par voie aérienne, la chute du trafic de passagers a eu une incidence notable sur les capacités de fret aérien. Les derniers chiffres disponibles (avril 2020) de l'Association du transport aérien international (IATA) révèlent que la capacité pour le fret aérien international a diminué de 43,7% en mars 2020 par rapport à l'année précédente.³³ Bien que cette baisse ait été partiellement compensée par une augmentation de 6,2% de la capacité grâce à l'utilisation accrue d'avions-cargos, y compris l'utilisation d'avions de transport de passagers inutilisés pour les opérations tout-cargo, la capacité est actuellement insuffisante pour répondre à la demande résiduelle de transport de fret aérien, même si cette dernière a également diminué.³⁴ En conséquence, les tarifs du fret aérien ont considérablement augmenté, de 20% à 30% selon les estimations dans la région Asie-Pacifique et jusqu'à 50% pour certaines liaisons. Les temps de transit ont également presque doublé et chaque expédition doit attendre d'être traitée.³⁵

Les gouvernements ont réagi de diverses manières à la situation de l'aviation. Par exemple, plusieurs organismes de réglementation ont suspendu les prescriptions relatives aux créneaux horaires concernant la règle "utiliser ou perdre" qui obligent les compagnies aériennes à continuer d'exploiter des créneaux horaires pendant une période minimale afin de conserver leurs droits pendant la saison de voyage suivante. Les prescriptions réglementaires ont également été assouplies dans d'autres domaines afin d'offrir une certaine flexibilité aux compagnies aériennes et au personnel de bord pendant la crise. De nombreux gouvernements ont également annoncé des mesures de soutien en faveur du secteur du transport aérien, telles que des réductions des redevances d'aéroport, de navigation aérienne et autres, ainsi que des mesures de soutien financier plus larges, notamment des garanties de prêts, des prêts à long terme et la prise de participation dans des compagnies aériennes.

Des efforts ont également été entrepris au niveau international. Par exemple, le 6 mars 2020, l'OACI et l'Organisation mondiale de la santé ont publié une [déclaration conjointe](#) fournissant les derniers conseils en ce qui a trait à la COVID-19 et à l'aviation civile, notant l'importance pour les États de respecter leurs normes respectives en matière de prévention de la propagation des maladies transmissibles et réaffirmant leur détermination à favoriser une plus grande coopération internationale pour contenir le virus et protéger la santé des voyageurs. Le 26 mai, l'OACI s'est jointe à l'Organisation internationale du travail et à l'Organisation maritime internationale pour lancer un nouvel appel commun aux gouvernements pour qu'ils désignent des "travailleurs essentiels" parmi les millions de personnes qualifiées qui maintiennent des capacités essentielles de commerce aérien et maritime au niveau mondial.³⁶ L'OACI a également travaillé en étroite collaboration avec les gouvernements et les partenaires de l'industrie pour fournir des orientations

³¹ <https://www.icao.int/sustainability/Documents/COVID-19/ICAO%20COVID%202020%2005%2025%20Economic%20Impact.pdf>.

³² <https://aci.aero/news/2020/05/05/predicted-global-impact-of-covid-19-on-airport-industry-escalates/>

³³ Adresse consultée: <https://go.updates.iata.org/webmail/123902/1142448399/72a3a9b684836680e5223fada07076a577d47f56b9de5c849b06dd66c7de445a>.

³⁴ Voir, par exemple: <https://www.wired.com/story/airlines-use-empty-passenger-jets-ease-cargo-crunch/>.

³⁵ Financial Times, "Passenger planes are the new ships", 14 avril 2020.

³⁶ <https://www.icao.int/Newsroom/Pages/FR/ICAO-ILO-and-IMO-issue-joint-call-to-world-governments-on-need-for-key-worker-designations-for-essential-air-and-sea.aspx>.

aux autorités aéronautiques, aux compagnies aériennes et aux aéroports, et des conseils aux particuliers, sur les mesures appropriées qui protégeront la santé des voyageurs et réduiront le risque de transmission.

Services de transport maritime

Compte tenu des mesures de confinement et de quarantaine mises en œuvre dans la plupart des pays depuis l'apparition de la COVID-19, le secteur du transport maritime est lui aussi soumis à une pression accrue. Les escales des porte-conteneurs et leur capacité cumulée ont fortement diminué de janvier à mars 2020. Dans le même temps, le nombre d'escales manquées (c'est-à-dire les escales de navires programmées qui ne sont pas effectuées) a fortement augmenté. Par exemple, les opérateurs portuaires en Chine ont [indiqué](#) que le volume du trafic de conteneurs avait diminué de 20% à 40% entre le 20 janvier et le 10 février 2020 par rapport à la même période en 2019. Le volume du trafic international de conteneurs a diminué de 8,6% en février 2020 par rapport au même mois de 2019.³⁷ En février 2020, 46% des départs prévus sur la principale voie entre l'Asie et l'Europe du Nord avaient été annulés³⁸, et le port de Los Angeles, le plus grand port de conteneurs des États-Unis, avait annoncé que les volumes de fret avaient diminué d'environ 25% par rapport à l'année précédente.³⁹ Le ralentissement dans les escales se fait sentir dans le monde entier. Les compagnies maritimes ont réduit leur capacité régulière et la proportion de navires porte-conteneurs inutilisés est plus importante aujourd'hui que pendant la crise financière mondiale de 2008. Cela entraîne une augmentation des coûts du transport maritime et des problèmes au niveau des chaînes d'approvisionnement. En outre, en raison du confinement et de la quarantaine, on observe une pénurie de travailleurs dans les ports pour le transport des conteneurs et une pénurie de chauffeurs de camion pour le transport des marchandises.

Le secteur du transport maritime a été particulièrement touché par les [mesures portuaires mondiales](#) mises en œuvre depuis l'épidémie. Depuis février, les principaux ports du monde ont instauré une période de quarantaine de 14 jours pour les navires arrivant des pays touchés ou ayant transité par ces pays. De nombreux ports ont cessé d'accueillir des navires de passagers. Bien que les navires de charge puissent encore faire escale et être exploités dans la plupart des ports, ils sont soumis à des exigences plus strictes en matière de déclaration maritime de santé et de contrôle. En outre, des restrictions sévères ont été imposées en ce qui concerne le débarquement des équipages, les congés à terre et les remplacements, mesures qui s'appliquent à environ 100 000 marins par mois.

Compte tenu de l'augmentation des restrictions portuaires, le 13 février 2020, l'Organisation maritime internationale (OMI) et l'OMS ont publié une déclaration conjointe concernant les mesures prises face à l'épidémie de COVID-19 ([lettre circulaire de l'OMI n° 4204/Add.6](#)).⁴⁰ Le 27 mars 2020, l'OMI a distribué à ses États membres une liste préliminaire de recommandations à l'intention des gouvernements et des autorités nationales compétentes sur la facilitation du commerce maritime pendant la pandémie de COVID-19 ([lettre circulaire de l'OMI n° 4204/Add.6](#)), proposée par un large éventail d'associations professionnelles internationales représentant le secteur des transports maritimes. Cette liste a pour but de fournir une assistance aux gouvernements pour qu'ils évitent de faire obstacle aux opérations maritimes et portuaires, y compris le mouvement des gens de mer et du personnel maritime, lorsqu'ils mettent en œuvre des politiques et mesures visant à remédier à la COVID-19. Les recommandations portent sur des mesures visant à assurer l'accès des navires aux postes d'amarrage dans les ports, à faciliter les changements d'équipage et les opérations portuaires et à protéger la santé publique.⁴¹

³⁷ <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/global-container-shipping-covid-19.pdf>.

³⁸ "Coronavirus impact raises red flags at European ports", Journal of Commerce, 19 février 2020.

³⁹ "Port of Los Angeles Sees Coronavirus Impact Sharply Reducing Imports", Wall Street Journal, 25 février 2020.

⁴⁰ Tout en reconnaissant la nécessité de prévenir l'introduction ou la propagation de la maladie, la déclaration conjointe note que les interférences non nécessaires avec le trafic maritime devraient être réduites au minimum. Elle souligne également qu'il importe d'éviter de causer des restrictions ou des retards non nécessaires à l'entrée des navires, des personnes et des marchandises dans les ports. Voir également la lettre circulaire de l'OMI "Operational Considerations for Managing COVID-19 Cases/Outbreak on Board Ships" ([lettre circulaire de l'OMI n° 4204/Add.3](#)).

⁴¹ Le 6 mai 2020, l'OMI a publié des lignes directrices visant à assurer une interface de bord sûre entre le personnel du navire et le personnel à terre par la mise en œuvre de mesures pratiques, fondées sur les risques, pour faire face aux risques liés à la COVID-19 (lettre circulaire de l'OMI n° 4204/Add.16 – <https://www.register-iri.com/wp-content/uploads/CL.4204-Add.16.pdf>).

Services de transport terrestre

La pandémie de COVID-19 a sérieusement perturbé les transports terrestres dans le monde entier. La plupart des pays ont suspendu ou largement réduit les services de transport transfrontières de passagers. Si les frontières restent ouvertes pour le transport de marchandises, les conducteurs sont soumis à des contrôles aux frontières à des fins de quarantaine, ce qui a entraîné un ralentissement des flux logistiques.

Par exemple, pour lutter contre la pandémie, les pays européens de l'espace Schengen ont temporairement réintroduit des contrôles aux frontières à compter de la mi-mars 2020. Depuis lors, le transport transfrontières de passagers par route et par rail a été en grande partie suspendu. Si la réintroduction des contrôles aux frontières ne s'applique pas au transport transfrontières de marchandises, elle a néanmoins entraîné des [perturbations considérables](#) à ce niveau. Afin d'atténuer les perturbations et de faciliter le transport de marchandises, la plupart des États membres de l'UE ont adopté des mesures d'aide, notamment la suspension des interdictions de circuler le week-end pour les véhicules lourds, ainsi qu'un assouplissement temporaire et limité de l'application des temps de conduite et de repos pour les conducteurs de véhicules transportant des marchandises.⁴² Un autre exemple concerne la frontière entre l'Arabie saoudite et le Koweït, où les autorités koweïtiennes, compte tenu des longues files de camions à la frontière, ont permis que le dédouanement soit effectué à la frontière plutôt qu'à l'intérieur du pays. Cette mesure a considérablement allégé le trafic et les files d'attente diminuent progressivement.

Services de santé

Télé médecine

La télé médecine n'est pas une nouveauté, mais la crise actuelle pourrait avoir un impact majeur sur les perspectives d'expansion de l'offre de services de santé en ligne, avec des conséquences possibles pour le commerce. La crise liée à la COVID-19 a suscité une forte augmentation de l'utilisation des services de télé médecine. En Chine, par exemple, elle a considérablement accéléré le développement des plates-formes médicales en ligne, dont certaines ont affiché des taux de croissance à trois chiffres entre décembre 2019 et janvier 2020. Le nombre d'utilisateurs de ce type de plates-formes dans les économies asiatiques (par exemple, en Australie, en Indonésie et à Singapour) [a augmenté rapidement](#) au cours des derniers mois. Certains prestataires développent également leurs activités pour permettre aux patients de bénéficier de services provenant de l'étranger, par exemple des seconds avis. Le recours à la télé médecine a également augmenté en Europe et en Amérique du Nord, où l'épidémie de COVID-19 a incité les populations à se tourner davantage vers ce type de médecine. Certains pays ont révisé leurs lois et réglementations pour favoriser ces services, principalement à titre provisoire.⁴³

Faciliter l'accès aux services de télé médecine, même à titre provisoire, pourrait contribuer à ralentir la propagation de la COVID-19 dans les économies touchées, ainsi qu'à favoriser le partage des connaissances et des expériences en matière de détection du virus, de surveillance et d'intervention.⁴⁴ Toutefois, la télé médecine internationale reste un défi compte tenu de la grande diversité des réglementations et des capacités nationales. Par exemple, ces services sont souvent soumis à des réglementations géographiques, comme l'obligation pour le fournisseur de soins de santé de résider dans la juridiction du patient. En outre, une relation préexistante entre le patient et le fournisseur de soins de santé est généralement une condition préalable aux services de télé médecine. Une coopération internationale au niveau gouvernemental, en particulier entre les

⁴² Le 16 mars 2020, la Commission européenne a publié des lignes directrices relatives aux mesures de gestion des frontières visant à protéger la santé publique et à garantir la disponibilité des biens et des services essentiels. Ces lignes directrices définissent les principes d'une approche intégrée de gestion efficace des frontières visant à protéger la santé publique tout en préservant l'intégrité du marché unique. https://ec.europa.eu/home-affairs/sites/homeaffairs/files/what-we-do/policies/european-agenda-migration/20200316_covid-19-guidelines-for-border-management.pdf.

⁴³ Voir, par exemple: <https://www.service-public.fr/particuliers/actualites/A13924> et https://ahpcs.co.za/wp-content/uploads/2020/03/GUIDELINES_TELEHEALTH-TELEMEDICINE_1_24Mar2020.pdf.

⁴⁴ Adresses consultées: http://www.euro.who.int/_data/assets/pdf_file/0003/436350/strengthening-health-system-response-COVID-19.pdf?ua=1 et <http://www.oecd.org/coronavirus/policy-responses/beyond-containment-health-systems-responses-to-covid-19-in-the-oecd-6ab740c0/> et <https://www.who.int/fr/news-room/detail/20-04-2020-itu-who-joint-statement-unleashing-information-technology-to-defeat-covid-19>.

décideurs et les entreprises des secteurs de la santé, des technologies de l'information et des télécommunications, est nécessaire pour relever les défis d'une offre de services transfrontières liés à la télémédecine accrue, fiable et durable de services.

Faciliter l'entrée du personnel médical

Dans la deuxième phase de réponse à la crise, plusieurs gouvernements ont révisé certains de leurs mesures relatives aux voyages et aux frontières pour faire en sorte que la circulation des travailleurs de la santé étrangers essentiels ne soit pas excessivement entravée. Certains Membres de l'OMC ont créé des voies d'entrée spéciales pour les travailleurs de la santé et des services sociaux, en instaurant des visas d'entrée particuliers et en prolongeant la validité des visas.⁴⁵ Le besoin de travailleurs de la santé supplémentaires s'est considérablement accru au cours des derniers mois et, dans certains cas, des travailleurs étrangers se sont déplacés vers des systèmes de santé différents, spécifiquement pour apporter un soutien à la lutte contre la COVID-19.

Services financiers

La pandémie et son impact sur l'économie mondiale ont mis en évidence le rôle clé que joue le secteur des services financiers pour soutenir toutes les autres activités économiques en stabilisant les marchés et en assurant les flux des crédits et de paiements.

Les banques centrales et les organismes de réglementation financière du monde entier sont intervenus de manière proactive, manifestant leur volonté d'utiliser toutes les mesures possibles en vue de stabiliser les marchés, d'assurer les flux de crédit aux ménages et aux entreprises ainsi que la continuité des paiements, et de faciliter la capacité des institutions financières (en particulier les banques) à absorber les pertes de manière ordonnée.

Les banques centrales ont agi de manière coordonnée afin de garantir la disponibilité de liquidités en dollars EU pour les transactions internationales⁴⁶, et les gouvernements ont pris une série de mesures monétaires et réglementaires pour atténuer les conséquences sur la stabilité économique et financière dans leur pays.

Les autorités monétaires se sont montrées actives et créatives en ayant recours à différents instruments monétaires, notamment l'abaissement des taux d'intérêt directeurs ou de base, l'assouplissement quantitatif et la réduction des réserves obligatoires. Les mesures macroprudentielles ont également été très variées et ont consisté notamment à réduire les tampons de capitaux anticycliques, à assouplir les positions de liquidité, à assouplir les provisions pour pertes sur prêts, à renoncer aux prêts improductifs et à relever les plafonds des positions de change à terme des banques.

Mesures réglementaires spécifiques

Les autorités réglementaires de divers pays (par exemple l'Afrique du Sud; le Brésil; Hong Kong, Chine; l'Inde; le Mexique; Singapour; et la République de Corée) ont assoupli les exigences en matière de liquidités et de fonds propres pour faire en sorte que les banques soient en mesure de continuer à accorder des crédits à l'économie. Plusieurs pays ont interdit la vente à découvert de certains titres en vue de stabiliser les marchés de capitaux.

Certaines autorités ont assoupli les provisions pour pertes sur prêts en vue de permettre aux banques de prolonger les échéances des prêts aux entreprises et aux ménages (par exemple le Brésil et la Turquie) ou de renoncer aux prêts improductifs (par exemple la Chine). Certaines autorités ont relevé le plafond des positions de change à terme.

⁴⁵ Par exemple: <https://www.gov.uk/government/news/nhs-frontline-workers-visas-extended-so-they-can-focus-on-fighting-coronavirus>.

⁴⁶ Le 15 mars 2020, la Banque du Canada, la Banque d'Angleterre, la Banque du Japon, la Banque centrale européenne, la Réserve fédérale des États-Unis et la Banque nationale suisse ont annoncé une action concertée visant à améliorer la fourniture en liquidités par les accords permanents de swap en dollars des États-Unis afin de garantir l'offre de crédits aux ménages et aux entreprises dans ces régions. Adresse consultée: https://www.snb.ch/fr/mmr/reference/pre_20200315/source/pre_20200315.fr.pdf.

Mesures de paiement électronique

Les entreprises offrant des paiements électroniques ont commencé à réagir très tôt lorsque les mesures liées à la pandémie ont commencé à être appliquées. De nombreuses banques centrales ont levé certaines restrictions et prescriptions appliquées aux systèmes de paiement électronique. Cela a particulièrement été le cas en Afrique, où les paiements mobiles sont courants. Le Ghana, par exemple, a adopté de nouvelles politiques relatives aux transactions monétaires mobiles pour une période de trois mois, de telle sorte que les petits retraits n'impliquent pas de frais, et les plafonds pour les transactions et les portefeuilles numériques ont été augmentés.⁴⁷

Services d'éducation

La fermeture d'écoles et d'établissements d'enseignement supérieur en réponse à la pandémie a eu de graves conséquences sociales et économiques. L'UNESCO a estimé qu'au plus fort de la crise, les fermetures d'écoles et d'universités dans 190 pays avaient affecté plus de 90% de la population étudiante mondiale.⁴⁸ Ces fermetures ont également eu des répercussions sur l'offre de services d'éducation à travers le monde et provoqué une hausse fulgurante de la demande pour l'apprentissage en ligne.

Les gouvernements et les fournisseurs privés de services d'éducation sont confrontés à la nécessité pressante d'élaborer et de mettre rapidement en œuvre des solutions techniques pour fournir un enseignement en ligne, notamment en développant du matériel et des compétences pédagogiques en ligne. L'expansion soudaine de l'enseignement à distance met également en avant des défis réglementaires anciens et nouveaux, tels que ceux liés à l'accréditation des fournisseurs et du matériel d'apprentissage numérique, à la garantie de l'accès à l'éducation en ligne et aux règles relatives à la collecte, la gestion et l'utilisation des données, notamment les données personnelles des enfants et des jeunes.

La pandémie aura également un impact économique important sur le secteur de l'enseignement supérieur, notamment en raison d'une baisse potentielle du nombre d'étudiants. On estime que, dans certains pays, les inscriptions pour la prochaine année universitaire pourraient diminuer de 15%, incluant une baisse de 25% du nombre d'étudiants internationaux.

À mesure que les systèmes évoluent massivement vers l'apprentissage en ligne, la fracture numérique en matière de connectivité, d'accès aux appareils et de niveaux de compétences ne cesse de se creuser. À l'avenir, la crise actuelle aura probablement des effets significatifs et durables sur la fourniture de services d'éducation et, partant, sur le commerce international de ces services, ce qui se traduira notamment par une augmentation de la demande et de l'offre de services d'éducation en ligne.

En réponse à la crise

Les pays font face à des défis similaires, et différentes formes d'éducation et de ressources pédagogiques en ligne sont mobilisées. Il est possible de renforcer l'efficacité des réponses en tirant parti de l'expérience des gouvernements et des fournisseurs privés pour faciliter l'offre de services d'éducation pendant l'épidémie. Les réponses proviennent principalement des gouvernements, mais les fournisseurs privés jouent également un rôle. Les partenariats public-privé se développent dans de nombreuses juridictions, les fournisseurs nationaux de télécommunications permettant, par exemple, l'accès gratuit au haut débit à des fins éducatives, et les grandes plates-formes numériques élargissant leur offre d'outils d'éducation numériques.⁴⁹

⁴⁷ <https://www.mobileworldlive.com/featured-content/money-home-banner/african-nations-back-mobile-money-in-virus-battle/>.

⁴⁸ Pour des informations à jour sur le nombre d'étudiants et de pays touchés par la crise liée à la COVID-19, veuillez consulter l'adresse suivante: <https://fr.unesco.org/covid19/educationresponse>.

⁴⁹ Un large éventail de contributeurs privés se sont également engagés à fournir gratuitement le Wifi et des appareils aux étudiants et à apporter un soutien social aux enseignants et aux écoles. Pour ceux qui n'ont pas accès aux ressources numériques, les pays utilisent la télévision ou la radio publiques pour offrir des cours aux étudiants, ainsi que des formations aux enseignants. Parmi les pays qui diffusent des contenus d'apprentissage par le biais d'un mélange d'enseignement à distance et de télévision figurent l'Argentine, la Chine, la Croatie, l'Espagne, la France, la Malaisie, Maurice, le Pérou, la République de Corée, le Sénégal, Sri Lanka et la Thaïlande.

3. CONCLUSION

Les mesures de distanciation sociale prises à la suite de la pandémie soulignent l'importance des services, tels que les télécommunications et les services informatiques, qui permettent l'offre en ligne et le télétravail, ainsi que la pertinence de l'environnement politique pour ces secteurs, y compris dans le domaine de la politique commerciale. L'importance croissante de l'offre en ligne peut également accroître l'intérêt pour l'adaptation des cadres réglementaires afin de mieux prendre en compte les services fournis à distance, y compris depuis l'étranger. La crise a également mis en évidence le rôle d'infrastructure des services de transport dans la facilitation du commerce international de marchandises et du tourisme.

Compte tenu de la contribution du secteur à la production et à l'emploi au niveau mondial, ainsi que de son poids croissant dans le commerce et les investissements internationaux, l'impact du ralentissement économique sur les secteurs des services sera largement ressenti. Dans le même temps, les secteurs des services ont joué un rôle essentiel dans l'amélioration de la résilience et la gestion de la crise, notamment en ce qui concerne les services d'infrastructure tels que la finance, les télécommunications, la distribution, le transport et la logistique. Les capacités d'offre en ligne ont facilité le télétravail et le télé-enseignement.

En raison de leur impact sur la productivité et les résultats commerciaux de l'ensemble de l'économie, les politiques relatives au commerce des services et aux services, qui sont devenues essentielles aux stratégies de développement, seront la clé de la reprise après le ralentissement économique. Cela souligne l'importance de donner un nouvel élan au commerce des services.