



## LIGNES DIRECTRICES DE LA CEDEAO

Pour

L'HARMONISATION ET LA FACILITATION DU COMMERCE ET DES TRANSPORTS  
TRANSFRONTALIERS ET LA LIMITATION DES RISQUES SANITAIRES DANS LA RÉGION  
DE LA CEDEAO DANS LE CADRE DE LA PANDÉMIE DE COVID-19 ET LES MESURES DE  
REDRESSEMENT CONNEXES

---

Juin, 2020

## **1.0 INTRODUCTION**

1. Les chefs d'État et de gouvernement (CEeG) de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), lors de leur sommet virtuel extraordinaire du 23 avril 2020 sur la situation et l'impact de la pandémie COVID-19, ont décidé, entre autres, de coordonner leurs efforts en vue d'arrêter la propagation de la pandémie et de faciliter la libre circulation des biens et des personnes dans l'espace CEDEAO.
2. Pour assurer une coordination de haut niveau de tous les efforts régionaux visant à stopper la pandémie, le sommet a mandaté S. E. Muhammadu Buhari, Président de la République fédérale du Nigeria, comme le Président Champion pour coordonner la réponse au COVID-19 et son processus d'éradication.
3. Les chefs d'État et de gouvernement ont par ailleurs souligné la nécessité d'assurer une réponse régionale bien coordonnée pour ouvrir des couloirs de transport humanitaire pour le personnel médical et autre personnel dans la lutte contre la pandémie, afin de leur permettre de transporter et de livrer l'équipement et le matériel nécessaires. Ils ont également ordonné l'élaboration d'un plan d'intervention commun dans le cadre de la lutte contre la propagation de la pandémie et d'un plan de relance économique post-pandémique.
4. **Au vu de ce qui précède, les États membres de la CEDEAO ont adopté ces lignes directrices afin de fournir un cadre pour une approche harmonisée visant à freiner la propagation de la pandémie de COVID-19 et à orienter la réouverture du commerce et du transport transfrontaliers.**
5. Les mesures prévues dans ces lignes directrices seront mises en œuvre parallèlement aux directives sectorielles spécifiques et détaillées publiées par l'Organisation Ouest Africaine de la Santé et d'autres organisations et groupements internationaux spécialisés tels que l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS), l'Organisation Mondiale des Douanes (OMD), l'Organisation Internationale des Migrations, Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), Organisation maritime internationale (OMI), Commission de l'Union africaine, Conseil africain de l'aviation civile et Association du transport aérien international (IATA), Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement (CNUCED), Organisation internationale des transports routiers (OIR), Organisation Mondiale du Commerce (OMC) et autres groupements reconnus au niveau international,

## **2.0 OBJECTIFS DES LIGNES DIRECTRICES**

6. Les objectifs des lignes directrices sont les suivants :
- (i) Définir des mesures immédiates pour assurer un processus continu et faciliter le mouvement du personnel ainsi que l'approvisionnement des pays membres de la CEDEAO en fournitures, équipements médicaux, biens essentiels et du personnel dans la lutte contre la pandémie de COVID-19 ;
  - (ii) Faciliter la mise en œuvre coordonnée des mesures nationales contre la COVID-19 relatives au transport en ce concerne le transport transfrontalier ;
  - (iii) Assurer l'harmonisation des lignes directrices opérationnelles pour la réouverture des frontières aériennes, terrestres et maritimes conformément aux meilleures pratiques internationales du secteur en ce qui concerne le rétablissement de la confiance des utilisateurs tout en empêchant la propagation de COVID-19 au-delà des frontières

## **3.0 PRINCIPES POUR UN RETABLISSEMENT SUR ET PROGRESSIF DU TRANSPORT DES PASSAGERS**

### **3.1 Principes généraux pour un rétablissement de la connectivité**

7. Tous les modes de transport **devraient être progressivement remis en service en prenant en compte de façon prioritaire, la santé des travailleurs du secteur des transports et des voyageurs.**

8. Sur la base de l'analyse sanitaire et de la documentation de justification publiées en juin 2020 par l'Organisation Ouest Africaine de la Santé avec des consultations avec les autorités sanitaires des Etats membres de la CEDEAO, les principes généraux suivants devraient guider la réouverture progressive des voyages transfrontaliers intra-CEDEAO :

- i. L'assouplissement du dispositif de fermeture des frontières devrait être progressif et échelonné, avec une révision toutes les 2 à 4 semaines ; et TOUTES les mesures de distanciation sociale devraient être observées par tous les passagers
- ii. La quarantaine à l'arrivée est considérée comme peu pratique en raison du coût et des installations nécessaires pour mettre en quarantaine au moins 14 000 personnes par jour par pays, en supposant une quarantaine de 14 jours pour 1 000 arrivées quotidiennes par les frontières aériennes, terrestres et maritimes. Les efforts (techniques et financiers) devraient plutôt se concentrer sur l'augmentation de la capacité de dépistage.
- iii. Les États membres devraient, dans une large mesure, s'engager dans un processus de partage des risques et des responsabilités en vue de

la réouverture de la circulation transfrontalière au sein de la Communauté, semblable à la situation au sein de l'Union européenne..

iv. Il est par conséquent proposé pour la CEDEAO que:

- a. bien que la levée des restrictions aux frontières dans la première phase devrait se faire entre les régions ou les Etats membres ayant des situations épidémiologiques similaires, celle-ci devrait se faire à l'échelle de la région car tous les Etats membres de la CEDEAO sont dans une situation épidémiologique similaire de transmission communautaire.
- b. la capacité d'appliquer les mesures qui permettent de contenir la propagation (par exemple, l'éloignement physique, l'hygiène) tout au long du voyage, y compris les passages aux frontières ;
- c. **le principe de non-discrimination doit être respecté, de sorte que lorsqu'un État membre décide de lever ses restrictions à la circulation à destination et en provenance d'un autre État membre, cela doit s'appliquer, sans discrimination, à tous les citoyens de la Communauté et à tous les résidents de cet État membre, quelle que soit leur nationalité, et doit s'appliquer à toutes les parties de la Communauté.** Toutefois, lorsqu'un État membre n'a pas levé le confinement et n'a pas levé les restrictions à la circulation à destination et en provenance d'une province particulière, d'un point chaud ou d'une ville, cette restriction devrait s'appliquer à tous, qu'ils résident dans cet État membre ou qu'ils se rendent dans le pays.

### **3.2 Exemptions**

9. Des dérogations limitées doivent être envisagées pour des groupes spécifiques couverts par le droit international, tels que le personnel des missions humanitaires, les diplomates, le personnel militaire, etc.

### **3.3 Protection des travailleurs du secteur des transports**

10. **Équipement et formation:** Le personnel du secteur des transports dans les aéroports et les ports, les contrôleurs de billets, les conducteurs d'autobus et de camionnettes, les équipages des navires à passagers, les pilotes maritimes, le personnel fournissant une assistance aux passagers, en particulier aux personnes handicapées et à mobilité réduite devraient être consultés, équipés et formés de manière adéquate, et ils devraient recevoir des instructions adéquates sur la manière de remplir leur mission en minimisant les risques pour leur santé et celle de leur famille, de leurs collègues et de leurs passagers.

### **3.4 Protection des passagers pour tous les modes de transports**

#### **3.4.1 Rétablir les voyages et le transport de passagers dans le contexte de Covid-19 tout en assurant la prévention de la propagation du virus SARS-CoV2.**

11. Ces mesures doivent être observées à court terme lors de la réouverture des frontières et assouplies progressivement en fonction des données sanitaires sur l'évolution de la pandémie dans les États membres respectifs. L'objectif premier est de prévenir toute nouvelle propagation de COVID-19 et de protéger la santé publique.

##### **A- Avant le départ**

- i. Être dépisté pour le CoV-2 du SRAS, 3 à 5 jours avant le départ, avec un résultat négatif attesté par un certificat de laboratoire accrédité
- ii. Soumettre une fiche d'information sur la localisation du voyageur avec les coordonnées complètes du lieu d'origine et de destination dans les 2 ou 3 jours avant la date de départ
- iii. Sept jours avant le départ prévu, obtenir un certificat signé par les autorités sanitaires de votre lieu de résidence attestant que vous n'êtes pas suivis comme contact d'un cas Covid-19 confirmé ou suspecté.
- iv. Avoir reçu une confirmation écrite de l'autorité ou de l'agence sanitaire responsable de votre lieu de résidence que vous n'avez pas été suivi en tant que contact de Covid-19 dans les 14 jours précédent la date de départ
- v. Déclarer sur la fiche de renseignements "Traveller Locator" que vous n'avez pas eu de contact avec un cas confirmé ou suspecté de Covid-19 dans les 14 jours précédent le départ.
- vi. Soumettre tout ce qui précède à la compagnie de transport pour transmission ultérieure au pays de destination au moins 24 heures avant la date de départ

##### **B- Au départ/Embarquement**

- i. Tout passager doit porter un masque facial à l'embarquement et tout au long du voyage. Il doit également respecter la réglementation de l'entreprise de transport sur le Covid-19. Les règles de l'entreprise de transport doivent s'aligner avec le protocole de santé publique sur le Covid-19 approuvé.
- ii. Vérification des symptômes évocateurs de Covid-19 négatifs par l'Agence sanitaire des frontières

- iii. Contrôle de la température normale < 38°C
- iv. Tout passager présentant une température > 38 ° C ou des symptômes évocateurs de Covid-19 ne sera pas accepté et sera systématiquement référé aux autorités sanitaires nationales pour des actions appropriées conformément aux procédures nationales de gestion des cas suspects de Covid-19.
- v. Des fonctionnaires de l'Agence de santé du Départ / embarquement doivent s'assurer que les critères énoncés dans les sections A et B sont pleinement respectés

#### **C- À l'arrivée**

- i. Les fonctionnaires de l'Agence sanitaire des frontières à l'arrivée doivent confirmer ce qui suit :
  - a. Attestation du test COVID-19 négatif,
  - b. Fiche de dépistage des symptômes évocateurs COVID-19 négatifs, dûment remplie, y compris la déclaration de l'absence de contact avec le cas COVID-19 avant ou pendant le voyage
  - c. Fiche d'information sur la localisation du voyageur et fiche de dépistage des symptômes évocateurs du Covid-19 remplies 2 à 3 jours avant le départ et transmises par la compagnie de transport 24 heures avant le départ
  - d. Température normale <38°C
- ii. Tout passager présentant une température élevée > 38 ° C ou des symptômes évocateurs de COVID-19 sera systématiquement isolé, échantillonné pour des tests de laboratoire et géré conformément au protocole national.
- iii. Tout passager ne présentant aucun symptôme évoquant Covid-19 ou une température <38 ° C remplira une fiche d'information concernant son âge, son sexe, son adresse, son numéro de téléphone personnel / numéro de téléphone d'un proche. Dans le cas d'un enfant, le numéro de téléphone d'un parent ou d'un tuteur légal sera collecté. Le passager recevra une information écrite sur la façon de contacter les autorités sanitaires si nécessaire.
- iv. la personne a reçu un certificat des autorités sanitaires du pays d'origine qu'elle n'est ni infectée ni un contact d'un cas confirmé ou suspect de Covid-19 et qu'elle ne présente aucun symptôme évocateur de Covid-19 à son arrivée, la mise en quarantaine ne sera pas nécessaire. Cependant, il/elle doit se mettre à la disposition des autorités sanitaires si nécessaire.

12. Pour toutes les formes de transport public de passagers, y compris le transport par eau, il convient de **prendre des mesures raisonnables pour**

**limiter les contacts entre les travailleurs du secteur des transports et les passagers, ainsi qu'entre les passagers.** Dans la mesure du possible, il y a lieu d'appliquer les pratiques de distanciation entre les passagers tant que la situation sanitaire générale l'exige. D'autres mesures qui réduisent le risque d'infections devraient être appliquées aussi longtemps que la situation sanitaire générale l'exige, comme par exemple:

- i. **le port de masques de nez** par les passagers dans les infrastructures servant de plateformes de transport et les véhicules utilisés dans les transports collectifs, en particulier lorsque les mesures de distanciation physique ne peuvent pas être respectées en permanence ;
- ii. **lors des premières phases d'assouplissement des restrictions, la réduction, dans la mesure du possible, la densité des passagers dans les transports collectifs et dans les zones d'attente afin que les exigences de distanciation sociale applicables soient dûment respectées ;**
- iii. **l'entretien des barrières de protection existantes** ou l'installation de nouvelles barrières de protection dans toutes les infrastructures servant de terminaux, de plateformes de transport et de véhicules (par exemple, les terminaux de chargement, des aires de repos des conducteurs, des guichets ou des points de contrôle d'accès);
- iv. **la délimitation de files distinctes ou la séparation, par d'autres moyens, des différents flux de passagers** dans toutes les infrastructures servant de plateformes de transport (ports, aéroports, gares ferroviaires, arrêts de bus, embarcadères de ferry, les terminaux de transport fluvial pôles de transports publics urbains, etc.);
- v. **la suppression, au niveau de ces infrastructures (aéroports, gares routières et maritimes),** des équipements qui favorisent les concentrations de personnes (par exemple les bancs ou les tables) ou, tout au moins, un agencement différent pour garantir le respect des mesures de distanciation;
- vi. **la présentation claire d'informations accessibles sur les pratiques recommandées** (par exemple, le lavage ou la désinfection fréquents des mains, le maintien des distances appropriées) et sur les mesures spécifiques en place dans l'infrastructure ou le mode de transport concerné;
- vii. **des mesures adéquates à l'embarquement** et au contrôle de sûreté (par exemple, dans les bus, pas de montée ou de descente des passagers par la porte avant; ouverture des portes par défaut; désinfection des plateaux) et d'autres mesures qui contribuent à réduire les contacts au minimum (par exemple sur les courtes liaisons par ferry,

possibilité d'autoriser les passagers à rester dans leur véhicule si un niveau de sécurité général suffisant peut être assuré) ;

- viii. **il convient d'accorder la priorité au transport de personnes handicapées** et à mobilité réduite ainsi qu'aux personnes âgées ;
- ix. la réduction du risque d'infections dans les infrastructures servant de plateformes de transport et dans les véhicules (y compris les bateaux et les pirogues), pour tous les modes de transport devrait être une priorité. Il y a lieu de **procéder régulièrement au nettoyage et à la désinfection intensifiée des infrastructures servant de plateformes** de transport et des véhicules pour tous les modes de transport. ;
- x. **Fournir des aménagements** et de mettre en œuvre des protocoles dans les infrastructures servant de plateformes de transport afin **d'isoler immédiatement les cas d'infection présumée par la COVID-19** jusqu'à ce que d'autres mesures appropriées puissent être prises. À cette fin, il y a lieu de désigner **des zones de sécurité et du personnel spécialisé et formé disposant d'un équipement** de protection adéquat devraient être désignés. Les installations médicales et le personnel médical existants (par exemple, dans les aéroports, dans les ports ou à bord des navires) devraient être renforcés pour faire face à l'augmentation du volume de trafic au fur et à mesure de la levée des restrictions ;
- xi. L'approvisionnement en eau potable doit être assuré sur toutes les plateformes de transport et des mesures d'assainissement et d'hygiène doivent être mises en place et les pratiques doivent être garanties.
- xii. **la billetterie et la fourniture d'informations doivent être assurées de manière électronique et automatique.** La prévente électronique de billets devrait être fortement encouragée et préférée, ainsi que **les procédures d'enregistrement et de réservation anticipés ou, de préférence** tout en garantissant que les ventes de billets restent accessibles aux personnes qui n'ont pas accès à des outils électroniques ou ne sont pas en mesure de les utiliser. Il y a lieu, dans la mesure du possible, de favoriser un environnement sans contact.
- xiii. **l'enregistrement, le chargement et le déchargement des bagages** devraient être organisés de manière à éviter les concentrations de passagers.
- xiv. Il convient, dans la mesure du possible, de favoriser la commande préalable de services et de repas à bord au moment de la réservation, afin de réduire les contacts entre le personnel et les passagers ;

- a. la gestion des flux de passagers pour assurer le respect des mesures de distanciation;
- b. **le nettoyage et la désinfection réguliers des locaux, du matériel et des marchandises;**
- c. l'installation de barrières entre les clients et le personnel aux caisses; l'utilisation obligatoire, en particulier à l'entrée et à la sortie du point de vente, de points de distribution de gel hydro alcoolique mis à disposition en nombre suffisant;
- d. la présentation, de manière clairement visible pour les clients, **d'informations sur les comportements sûrs à adopter;**
- e. des dispositions visant à faire en sorte que le personnel de vente soit correctement formé et équipé pour interagir avec les clients et manipuler les marchandises conformément aux orientations fournies par les autorités sanitaires quant aux pratiques sûres à adopter pendant la pandémie de COVID-19. En outre, les masques faciaux doivent être utilisés à tout moment et une distance d'un mètre doit être maintenue dans les files d'attente à tout moment.

13. En plus d'autres mesures visant à limiter le risque d'infection, l'utilisation d'applications mobiles pourrait être envisagée pour collecter des informations pertinentes sur les passagers, telles que le lieu de résidence. Cela permettra de renforcer la recherche des contacts et les mesures d'alerte. Les informations pourraient être fournies sur une base volontaire par les passagers afin de détecter et d'interrompre les chaînes d'infection et de réduire le risque de transmission ultérieure tant que les risques de transmission persistent.

**14.** De même, les mesures suivantes seront prises pour **faciliter le traçage des passagers:**

- i. Les passagers doivent voyager avec des documents de voyage valides (passeport ou carte nationale d'identité biométrique de la CEDEAO (ENBIC))
- ii. Le Manifeste des passagers à déposer au point de départ et d'arrivée dans le strict respect des textes de libre circulation relatifs aux documents de voyage
- iii. L'enregistrement obligatoire de tous les passagers et fourniture de duplicita pour les dossiers et pour faciliter les références
- iv. Les informations détaillées sur le passager, ses proches, son adresse et ses numéros de téléphone devront être fournies.

**15. Protocoles, zones et installations sur le lieu de travail :** Les opérateurs de transport et les prestataires de services devraient mettre en place des protocoles spécifiques au cas où des passagers tomberaient

malades ou présenteraient des symptômes COVID-19 pendant ou immédiatement après avoir voyagé ou s'être trouvés sur une plate-forme de transport. Ces protocoles devraient inclure des zones de sécurité clairement identifiées pour les passagers symptomatiques, des étapes définies sur la manière de minimiser leur exposition aux autres passagers et aux travailleurs du transport, la manière de collecter et d'analyser toutes les informations pertinentes sur les contacts avec les autres passagers et les travailleurs du transport, etc. Pour les voyages avec réservation, cela devrait inclure la possibilité d'identifier et d'alerter les autres passagers qui se trouvaient à proximité.

16. Dispositions à prendre dans les lieux recevant activités commerciales :
  - i. Les ventes d'autres marchandises, y compris les aliments et les boissons, doivent être limitées dans les véhicules.
  - ii. Pour réduire le risque d'infection, les exploitants de points de vente au détail intégrés, tels que les boutiques hors taxes, les cafés, les restaurants devraient prendre des mesures adéquates, notamment :
    - a. Gérer les flux de passagers pour assurer l'éloignement (y compris l'utilisation de marqueurs au sol, l'optimisation des aménagements, si nécessaire la limitation du nombre de clients)
    - b. Nettoyage et désinfection réguliers des lieux, des équipements et des marchandises ;
    - c. la mise en place d'un nombre suffisant de postes de désinfection des mains sur l'ensemble du site de vente au détail et l'obligation de les utiliser, en particulier aux points d'entrée et de sortie ;
  - iii. Veiller à ce que le personnel de vente au détail soit suffisamment formé et équipé pour s'occuper des clients et des marchandises, conformément aux orientations fournies par les autorités sanitaires sur les comportements sûrs à adopter pendant la pandémie COVID-19.

#### **4 ORIENTATIONS PRATIQUES SUR LES MESURES PARTICULIÈRES POUR ASSURER LA SÉCURITÉ DU TRANSPORT DE PASSAGERS, POUR TOUS LES MODES DE TRANSPORT, DANS LE CONTEXTE DE L'ÉPIDÉMIE DE COVID-19**

17. Il convient, par ailleurs, de mettre en œuvre et d'appliquer les mesures exposées ci-après, qui tiennent compte des caractéristiques et des besoins spécifiques de chaque mode de transport.

#### **4.1 Transport aérien**

**18.** Pour sortir de cette crise, il faudra **regagner la confiance des passagers et les convaincre que l'aviation est un mode de transport sûr**. À cette fin, il sera essentiel que **les parties prenantes** du secteur de l'aviation et de la santé **communiquent largement sur les mesures mises en place**, ainsi que sur la manière dont elles permettent d'atténuer les risques. Le secteur de l'aviation doit **veiller à ce que les mesures soient très visibles, coordonnées et communiquées aux voyageurs à tout moment**.

19. Le secteur de l'aviation devrait veiller à ce que les mesures soient très visibles, coordonnées et communiquées aux voyageurs à tout moment. Dans la région de la CEDEAO, les leçons tirées de l'épidémie d'EBOLA seront largement reprises pour les opérations du secteur. La priorité doit être accordée au rétablissement de la confiance des passagers dans le fait que l'aviation est un mode de transport sûr, qui sera déterminant pour sortir de cette crise. À cet effet, les acteurs du secteur et les opérateurs devraient prendre note de ce qui suit :

- a. Il sera essentiel que les acteurs du secteur de l'aviation et de la santé **communiquent largement sur les mesures en place**, ainsi que sur la manière dont ces mesures atténuent les risques.
- b. Veiller à ce que **les mesures soient très visibles, coordonnées et communiquées aux passagers à tout moment**.

##### **4.1.1 Compagnies aériennes et équipages**

20. Les compagnies aériennes opérant dans et vers la région de la CEDEAO doivent observer les mesures suivantes

- i. renforcement de la ventilation, filtrage de l'air de type hospitalier et circulation d'air verticale;
- ii. Les sièges des passagers à bord d'un avion devraient être disposés de manière à minimiser les contacts physiques et l'utilisation de masques faciaux devrait être assurée.
- iii. limitation des risques de contamination à toutes les étapes du voyage (par exemple, en évitant les concentrations de passagers, en limitant les interactions à bord, en optimalisant l'attribution des sièges en fonction des contraintes techniques et en privilégiant les documents et moyens de paiement électroniques);
- iv. **réduction des mouvements en cabine** (par exemple, moins de bagages de cabine, moins d'interactions avec l'équipage);
- v. gestion adéquate des flux de passagers (par exemple, en diffusant **des informations sur les arrivées avant l'heure prévue à l'aéroport**; en donnant la priorité à l'enregistrement électronique

**et à l'auto-enregistrement; en veillant à la distanciation et en réduisant au minimum les contacts aux points de collecte des bagages, aux points de contrôle de sûreté, au contrôle frontalier, à l'embarquement et lors de la récupération des bagages);** des informations accessibles sur les procédures aéroportuaires devraient être fournies aux passagers avant leur voyage.

- vi. **La désinfection manuelle et par pulvérisation régulière avant et après le décollage et l'atterrissage.** Il est recommandé aux compagnies aériennes de changer plus souvent le filtre à particules à haute efficacité pour la ventilation et de vendre des billets avec des sièges vides entre les passagers tout en étant encouragées à vendre des repas simples en vol.
- vii. **Les membres du personnel de cabine doivent porter des masques faciaux et des gants en latex** pour les personnel de cabine et la surveillance leur état de santé par des contrôles de température et de symptômes avant et après le travail. Les membres de l'équipage qui ressentent des symptômes suspects sont exclus du travail. **Par ailleurs, les membres de l'équipage de cabine et les travailleurs de l'industrie du fret sont exemptés de la règle de quarantaine obligatoire de 14 jours.** Toutefois, ils doivent porter des masques faciaux lorsqu'ils se déplacent et ne peuvent pas sortir de l'hôtel dans lequel ils séjournent pendant une escale à l'étranger, tout en étant tenus de surveiller constamment leur état de santé à leur retour dans leur ville d'origine.

#### **4.1.2 Aéroports**

21. Pour tous les aéroports locaux, régionaux et internationaux de la région de la CEDEAO, il convient de respecter ce qui suit :

- i. **Les équipements publics tels que les chaises dans les halls de départ et d'arrivée, les ascenseurs, les poignées, les toilettes, les fontaines à eau et les navettes doivent être désinfectés trois fois par jour.**
- ii. Les installations utilisées principalement par des groupes plus vulnérables aux infections, tels que les enfants et les personnes âgées, doivent être désinfectées plus de quatre fois par jour.
- iii. **Les autres installations destinées aux voyageurs, telles que les saunas, les services de pédicure et les chaises de massage, doivent être bien réglementées ou temporairement fermées** pour éviter la propagation de la maladie par ces endroits.

- iv. Des signes et des marques doivent être apposés sur le sol de tous les espaces publics pour aider à guider les personnes à se tenir à 1,5 mètre les unes des autres pendant qu'elles font la queue.
- v. Fournir des installations pour les tests épidémiologiques lorsqu'un cas est suspecté. Il faut également permettre d'identifier les personnes supposées avoir des contacts étroits avec le patient confirmé et désinfecter immédiatement les voies que le patient a empruntées.
- vi. Tous les travailleurs de l'aéroport doivent porter un masque facial et faire vérifier leur température avant et après leur travail à l'aide du thermomètre sans contact. Les personnes dont la température corporelle mesurée est égale ou supérieure à 38°C sont temporairement suspendues de leurs fonctions jusqu'à leur rétablissement.
- vii. Des caméras à imagerie thermique doivent être installées également aux entrées principales utilisées par les travailleurs de l'aéroport pour surveiller leur état de santé.
- viii. Les gouvernements devraient soutenir la fourniture d'équipements de protection, y compris de masques faciaux. Les bureaux et les salons du personnel aéroportuaire sont désinfectés régulièrement.

## **4.2 Transport terrestre transfrontalier et libre circulation**

### **1. la mobilité transfrontalière des personnes**

22. Les lignes directrices s'appliquent à la circulation transfrontalière des personnes, avec des procédures harmonisées à appliquer à **partir du point de départ, du pays de transit et du pays d'arrivée**. Ces conditions s'appliquent également aux ports aériens et maritimes respectivement :

- i. **Respect total des directives sanitaires/hygiéniques** par les conducteurs et les passagers dans les gares
- ii. Arrivée précoce dans les parcs/stations pour éviter la cohue et les embouteillages
- iii. Utilisation obligatoire du masque facial dans les locaux et à l'intérieur du véhicule
- iv. **Les passagers doivent voyager avec des documents de voyage valides** (passeport ou carte nationale d'identité biométrique de la CEDEAO (ENBIC))
- v. Manifeste des passagers à déposer au point de départ et d'arrivée dans le strict **respect des textes de libre circulation** relatifs aux documents de voyage
- vi. Enregistrement obligatoire de tous les passagers et fourniture de duplicita pour les dossiers afin de faciliter la recherche

- vii. **Informations détaillées sur le passager, ses proches, son adresse et ses numéros de téléphone et**
- viii. Points de départ, de transit et de destination respect du nombre de passagers pour des véhicules déterminés

### **2. Formalités aux frontières**

- i. Les fonctionnaires des frontières doivent maintenir **une hygiène stricte et une distance de sécurité** pendant qu'ils accomplissent leur tâche,
- ii. Utilisation obligatoire des équipements de protection individuelle (EPI)
- iii. Maintenir une distance de sécurité pendant les opérations (éviter le chaos)
- iv. **Accélérer le contrôle des passagers et éviter les retards tout en étant conscient de la sécurité**
- v. Partager les informations nécessaires avec les fonctionnaires des frontières voisines
- vi. Encourager **l'utilisation de pyromètres approuvés par l'OMS et identifier des lieux dédiés à la quarantaine temporaire** sur les conseils d'un personnel médical qualifié.

### **3. Formalités de transit**

- i. Les passagers en transit doivent **rester dans les zones de transit désignées pendant leur séjour aux frontières**
- ii. Les fonctionnaires des frontières **accélèrent le dédouanement des passagers en transit en utilisant les lignes express**
- iii. Utilisation continue des masques faciaux par tous les passagers, y compris ceux en transit
- iv. Formalités **aux ports/frontières à effectuer dans le respect** des procédures d'hygiène dans les pays de transit
- v. Les formalités de transit par voie aérienne doivent être effectuées conformément **aux règles et réglementations nationales et internationales** relatives aux voyages aériens

### **4. Désignation de points d'entrée spécifiques et renforcement de leurs capacités conformément au Règlement Sanitaire International (RSI)**

23. Afin d'éviter les fréquentes perturbations de la libre circulation des personnes et des biens qui l'un des piliers principaux de la CEDEAO, il est nécessaire d'établir des priorités parmi les nombreux points d'entrée aux frontières terrestres entre les États membres de la CEDEAO, et de les

renforcer conformément au Règlement sanitaire international (RSI) et aux recommandations de l'évaluation externe conjointe (EEC). Cela aidera la CEDEAO à maintenir la libre circulation même pendant les crises épidémiques.

24. À cette fin, la CEDEAO devrait travailler avec les Etats membres pour désigner certains points d'entrée en fonction de critères entre autres : le volume de voyages, l'accessibilité aux soins de santé et le flux des échanges économiques.

25. Dans une perspective future il sera très important d'utiliser la carte nationale d'identité biométrique de la CEDEAO avec des informations sur la santé pour faciliter la libre circulation tout en assurant la sécurité des personnes, y compris la sécurité sanitaire.

#### **4.3. Ports Maritimes**

26. Conformément aux mesures liées à la COVID-19 proposées par des organismes internationaux tels que **le Conseil des Nations unies pour le commerce et le développement (CNUCED)**, **l'Association internationale des ports (AIP)**, **l'Organisation mondiale des douanes (OMD)** et d'autres, les États membres doivent :

- i. Continuer à fournir **tous les services nécessaires**, de ravitaillement et d'approvisionnement, aux services de santé pour les marins et à la certification de la conformité réglementaire pour **garantir que les transporteurs maritimes restent en activité**
- ii. Veiller à ce que les mesures sanitaires soient mises en œuvre de manière à réduire au minimum les interférences inutiles avec le trafic et le commerce internationaux ; en particulier, en respectant les exigences de "libre pratique" pour les navires en vertu du Règlement sanitaire international (RSI)
- iii. Reconnaître qu'il est d'une importance cruciale que le flux du commerce par mer ne soit pas inutilement perturbé. Dans le même temps, la sécurité de la vie en mer et la protection du milieu marin doivent également rester primordiales.

#### **1. Opérations portuaires**

27. Les ports fournissent des services essentiels au commerce international et doivent donc rester ouverts aux navires et aux connexions intermodales autant que possible. Les États membres doivent veiller de:

- i. Identifier **les travailleurs portuaires, le personnel des autorités portuaires et des services portuaires**, et, entre autres, **le personnel auxiliaire vital** tel que les pilotes, les équipages des

remorqueurs et des dragues d'amarrage, et les fournisseurs de navires comme des "travailleurs clés" parce qu'ils fournissent un service essentiel pour faciliter les opérations maritimes et portuaires afin de maintenir le mouvement des cargaisons et la conduite d'autres activités économiques vitales, qu'ils soient employés par le secteur public ou privé ;

- ii. Permettre aux équipages de monter à bord de leurs navires ou d'être rapatriés de n'importe quel port maritime dans le monde ;
- iii. Mettre en œuvre les mesures sanitaires de manière à minimiser les interférences avec le trafic et le commerce internationaux ;
- iv. Appliquer judicieusement **les exigences du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS)**, afin d'assurer la sécurité continue des chaînes d'approvisionnement maritimes tout en préservant le flux des échanges commerciaux ;
- v. Protéger le commerce régional et international des biens essentiels et accélérer le dédouanement et la facilitation des échanges conformément à la note de la CNUCED sur les opérations portuaires en cette ère COVID-19;
- vi. **Assurer le droit de transit.** Tous les États membres, y compris les pays enclavés et de transit, doivent maintenir leur accès aux ports maritimes. Les gouvernements nationaux, en particulier les États membres de transit, et les organisations de facilitation de la chaîne d'approvisionnement et de la logistique devraient soutenir les couloirs de transit, de transport et de commerce et maintenir les régimes de transit douanier et les autres procédures de facilitation liées au transit, telles que l'utilisation de procédures et de voies spéciales pour le trafic de transit ; et
- vii. **Automatiser et passer au numérique, car le contact physique entre les personnes doit être réduit au minimum.** Il est de plus en plus important de maximiser l'utilisation des soumissions électroniques et des transactions sans papier.

## **2. Autorités portuaires et services connexes :**

28. Conformément aux recommandations de l'Association internationale des ports et Administrations portuaires, les États membres sont encouragés à veiller à ce que leurs autorités portuaires respectives:

- i. Veillent à ce que toute exigence particulière ou information préalable à l'arrivée des navires, en raison des mesures introduites en réponse à la COVID-19, soit effectivement partagée et communiquée aussi rapidement que possible au transport maritime international et à toutes les parties prenantes concernées telles que les agents maritimes, etc ;

- ii. Assurer la désinfection obligatoire de tous les conteneurs et des transporteurs connexes arrivant dans tous les ports maritimes de la région de la CEDEAO, conformément aux normes internationales.
- iii. Promeuvent **l'utilisation de solutions électroniques pour les interactions navire-terre**, administratives et commerciales entre toutes les entités opérant dans un port et les navires afin de réduire les risques posés par l'interaction ou l'échange de documents ;
- iv. Veillent à ce que les postes de contrôle douanier et frontalier dans les ports, ainsi que les autorités sanitaires portuaires, disposent de ressources suffisantes pour dédouaner et traiter les cargaisons de marchandises à l'importation et à l'exportation, les navires et les équipages, en tenant compte de tout nouveau protocole ou procédure adopté à la suite de la COVID-19 ou du fait que certains travailleurs portuaires peuvent être isolés, s'occuper des autres ou être eux-mêmes malades ;
- v. Prennent des dispositions pour que les pilotes puissent continuer à embarquer et débarquer des navires de passage auxquels ils fournissent des services essentiels pour assurer la sécurité de la navigation ;
- vi. permettent d'effectuer les visites et inspections réglementaires et de classification essentielles des navires lorsque celles-ci sont nécessaires pour permettre aux navires de rester en conformité (nonobstant toute prolongation temporaire qui pourrait être accordée par les États membres)
- vii. Limitent, autant que possible, le nombre d'interactions avec le personnel de bord par les entités du port aux seules interactions critiques et essentielles pour l'exploitation et l'approvisionnement du navire ;
- viii. Envisagent de restreindre temporairement le personnel de bord au navire pendant qu'il est au port (sauf ou jusqu'à ce que la situation permette de le faire), à moins de débarquer dans le cadre d'un changement d'équipage ou pour recevoir des soins médicaux d'urgence non disponibles à bord du navire ; et
- ix. Permettent aux marins d'avoir accès à un traitement médical d'urgence à terre en cas d'urgence médicale.

## **5 FACILITATION DES ECHANGES DE BIENS ET SERVICES LIES A LA COVID-19**

29. Afin de faciliter le mouvement transfrontalier des biens, l'importation de produits et d'autres expéditions d'urgence en réponse à la pandémie, les États membres sont encouragés à :

- i. Traiter les fournitures médicales COVID-19 comme des articles de première nécessité pour bénéficier de procédures douanières simplifiées.
- ii. Mettre en œuvre des procédures douanières simplifiées comme indiqué dans le Code des Douanes de la CEDEAO.
- iii. Mettre en œuvre la gestion des risques pour permettre aux fournitures essentielles à faible risque de passer rapidement les contrôles de dédouanement.
- iv. Assurer le déploiement rapide du SIGMAT (Système Interconnecté de Gestion des Marchandises en Transit) dans tous les Etats membres pour assurer un dédouanement rapide et plus sûr des marchandises en transit aux frontières.
- v. Promouvoir l'utilisation des technologies de l'information pour soutenir le commerce (par exemple, les guichets uniques et les portails d'information commerciale)
- vi. Renforcer les mécanismes de coordination de la gestion des frontières, tant au niveau politique qu'au niveau opérationnel (ports, aéroports et postes frontières) pour faciliter l'importation de fournitures indispensables (y compris les produits médicaux et alimentaires)
- vii. Continuer de respecter les dispositions du Schéma de Libéralisation des Échanges de la CEDEAO (SLE).
- viii. Veiller à ce que les mesures administratives nationales prises dans le cadre de la lutte contre le coronavirus n'impactent pas négativement sur la libre circulation des marchandises sur le territoire de la Communauté.
- ix. Veiller à ce que les fermetures des marchés, l'instauration des couvre-feux et le confinement des populations entre autres mesures quoique nécessaires, n'empêchent pas la circulation des marchandises des zones de production vers les zones de consommation/
- x. S'inspirer de la liste des produits et services exonérés de la Taxe sur la Valeur Ajoutée (TVA) établie par la Directive C / DIR.2 / 12/17 du 14 décembre 2017 harmonisant les législations des États membres de la CEDEAO sur la TVA.
- xi. Utiliser les exonérations de 3% de dérogation au TEC de la CEDEAO, prévues par les Mesures Complémentaires de Protection, pour adopter des droits de douane appropriés sur les marchandises importées susceptibles d'intéresser la population pendant cette situation de pandémie de COVID-19.

- xii. Mieux équiper les organismes de réglementation et les autres autorités chargées d'évaluer la conformité des produits.
- xiii. Promouvoir le développement et la mise en œuvre de projets de commerce électronique visant à limiter les interactions physiques, notamment en fournissant une infrastructure TIC adéquate, en adoptant et/ou en révisant les politiques pertinentes telles que les lois sur la confidentialité des données et sur la cybersécurité, ainsi qu'en promouvant une politique de paiement sans numéraire, y compris l'utilisation de systèmes de paiement mobiles
- xiv. Protection des travailleurs en première ligne par l'acquisition des équipements de protection individuelle (EPI) et la limitation des interactions physiques
- xv. Promouvoir la production et la distribution d'équipements de protection individuelle et d'autres produits médicaux essentiels nécessaires à la lutte contre la pandémie.

## **6 LA SOCIÉTÉ CIVILE, LES MÉDIAS ET LES ACTEURS SOUS-RÉGIONAUX DU TRANSPORT, DU COMMERCE ET DE LA LOGISTIQUE**

30. Compte tenu de la nécessité pour les acteurs des secteurs public et privé d'unir leurs forces pour lutter contre la pandémie, les acteurs du secteur privé doivent :

- i. Soutenir la CEDEAO et les agences régionales connexes dans le suivi de la mise en œuvre de ces lignes directrices
- ii. Soutenir les efforts de plaidoyer et de sensibilisation auprès de toutes les parties prenantes, en particulier aux niveaux de la gouvernance locale, des villes et des groupes industriels
- iii. Mener des études régulières pour évaluer l'impact de la pandémie sur le commerce régional, le transport et la libre circulation des personnes
- iv. Faire de rapports sur les impacts négatifs des restrictions liées à COVID-19 dans les États membres de la Communauté.

## **7 LE PARTAGE D'INFORMATIONS**

31. L'Organisation Ouest Africaine de la Santé (OOAS) continue à coordonner avec les agences de santé et de contrôle des maladies des Etats membres pour rassembler et partager un ensemble de données harmonisées sur la pandémie COVID-19 dans la région de la CEDEAO.

32. Dans le domaine du transport, de la logistique et du commerce, il est très important de mettre à la disposition des gouvernements, des utilisateurs et des autres parties prenantes des informations constamment mises à jour.

33. Compte tenu de l'évolution rapide de l'environnement commercial due à la pandémie, il est particulièrement important que les gouvernements communiquent clairement et veillent à ce que tous les acteurs et parties prenantes aient accès à l'information grâce à des informations commerciales et des services d'assistance en ligne actualisés et opérationnels.

34. Il est également nécessaire de partager des informations bilatérales et multilatérales entre les agences des États membres responsables du transport aérien, des ports maritimes, des couloirs commerciaux et de transport et des frontières terrestres. Cela limitera les incohérences dans les efforts régionaux d'ouverture, tout en limitant les surprises pour les utilisateurs et les voyageurs en général.

35. La Commission de la CEDEAO, en collaboration avec les agences régionales, travaillera avec les points focaux pour obtenir des informations sur la situation du transport, de la logistique et du commerce dans les pays membres.

## **8.0 CONSIDÉRATIONS DE GENRE**

36. Les États membres et leurs partenaires sont encouragés à inclure les réponses à la violence contre les femmes, et en particulier la violence exercée par le partenaire intime, comme un service essentiel dans la réponse COVID-19, à y consacrer des ressources suffisantes et à identifier les moyens de rendre les services accessibles dans le cadre des mesures de confinement.

37. Les États membres et leurs partenaires sont encouragés à maintenir la disponibilité des services de santé sexuelle et reproductive et l'accès équitable à ces services et à les inclure dans l'ensemble essentiel de services de santé pour la réponse COVID-19.

38. Les États membres et leurs partenaires sont encouragés à veiller à ce que tous les travailleurs sanitaires et sociaux de première ligne et les dispensateurs de soins aient un accès équitable à la formation, aux équipements de protection individuelle et autres produits essentiels, au soutien psychosocial et à la protection sociale, en tenant compte des besoins spécifiques des femmes qui constituent la majorité de ces travailleurs.

39. Les États membres et leurs partenaires sont encouragés à souligner que la santé est un droit humain, à veiller à ce que les interventions d'urgence dans le cadre de COVID-19 soient inclusives et non discriminatoires, et à éviter un recours excessif aux services d'urgence pour réglementer la vie quotidienne. Ils devraient également prendre des mesures

pour identifier et contrer les pratiques stigmatisantes et discriminatoires dans les réponses à la COVID-19.

## **9. COORDINATION ET PLAIDOYER**

40. Pour soutenir les rôles du Champion à la réponse contre la COVID-19 et du processus de son éradication, S. E. Muhammadu Buhari, Président de la République fédérale du Nigeria, la Commission de la CEDEAO, en collaboration avec les organisations sous-régionales et les parties prenantes concernées, va

- i. Assurer la communication en temps utile de ces lignes directrices aux États membres et aux parties prenantes afin d'encourager une mise en œuvre uniforme
- ii. Entreprendre des activités médiatiques renforcées autour de ces lignes directrices, y compris des publications sur le web, des moyens imprimés et électroniques, des documentaires, etc.
- iii. Engager les autorités gouvernementales supérieures dans la mise en œuvre des lignes directrices par la domestication de guides opérationnels sectoriels spécifiques.
- iv. Entreprendre des campagnes de sensibilisation sur toutes les plateformes communautaires
- v. Assurer la liaison avec l'OMS et les organisations internationales de commerce, de transport, de migration et de logistique afin d'aligner les mesures régionales sur les meilleures pratiques internationales.

## **10 SUIVI ET ÉVALUATION**

### **10.1 Au niveau des États membres**

41. Les structures et comités existant au niveau national pour la facilitation des échanges, les transports et la libre circulation devraient être pleinement engagés dans le suivi de la mise en œuvre de ces lignes directrices dans leurs pays respectifs.

42. Les États membres devraient désigner des ministères chefs de file pour coordonner les activités au niveau national tout en veillant au respect des présentes lignes directrices en harmonie avec les États membres voisins.

### **10.2 Au niveau Régional**

43. Établir des bases de données claires sur les mouvements des passagers (données sur la santé des passagers) pour améliorer la traçabilité des cas COVID-19 à travers les frontières. Ces bases de données pourraient être obtenues à partir des données existantes sur les passagers.

44. Les départements sectoriels respectifs de la Commission de la CEDEAO, de l'Organisation Ouest Africaine de la Santé (OOAS) et les agences et institutions connexes continueront à suivre l'évolution de la situation dans les États membres et à assurer un ensemble harmonisé d'activités dans le cadre du processus d'ouverture.

45. À moyen et long terme, des études techniques spécifiques seront commandées pour fournir des preuves empiriques sur l'impact de COVID-19 sur le transport et le commerce régionaux, ce qui éclairera la prise de décision dans la réorganisation des secteurs pour soutenir la croissance économique et l'intégration régionale souhaitées par la CEDEAO.

46. Préparer et publier périodiquement des lignes directrices régionales de suivi, selon les besoins, pour faire face aux nouveaux défis ou problèmes émanant de la courbe de la pandémie.

47. Encourager les systèmes d'évaluation saine par les pairs afin de garantir que les États membres se trouvent au même niveau de préparation et de mise en œuvre des dispositions des présentes lignes directrices.

=====FIN=====

## RÉFÉRENCES

- i. Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement (CNUCED) - COVID-19 : Un plan d'action en 10 points pour renforcer la facilitation du commerce et des transports internationaux en cas de pandémie
- ii. Lignes directrices de la SADC sur l'harmonisation et la facilitation des opérations de transport transfrontalier dans la région pendant la pandémie COVID-19
- iii. Lignes directrices de l'Union européenne concernant les mesures de gestion des frontières visant à protéger la santé et à garantir la disponibilité des biens et des services essentiels.  
[https://ec.europa.eu/home-affairs/sites/homeaffairs/files/what-we-do/policies/european-agenda-migration/20200316\\_covid-19-guidelines-for-border-management.pdf](https://ec.europa.eu/home-affairs/sites/homeaffairs/files/what-we-do/policies/european-agenda-migration/20200316_covid-19-guidelines-for-border-management.pdf)
- iv. OMS, Considérations opérationnelles pour la gestion des cas de COVID-19 ou de l'épidémie dans l'aviation.  
<https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/331488/WHO-2019-nCoV-Aviation-2020.1-eng.pdf>
- v. Considérations opérationnelles pour la gestion des cas/éclosions COVID-19 à bord des navires. Numéros de référence. Numéro de référence de l'OMS : WHO/2019-nCoV/Ships/2020.2
- vi. Manuel pour l'inspection des navires et la délivrance des certificats sanitaires de navires. Numéro de référence de l'OMS : WHO/HSE/IHR/LY0/2011.3
- vii. OACI Doc 10144 Manuel de l'OACI pour les AAC sur la gestion des risques de sécurité aérienne liés à la COVID-19.  
<https://www.canso.org/system/files/pictures/IMAGES/Documents/ICAO%20Doc%2010144%20Handbook%20for%20CAAs%20on%20Management%20of%20Aviation%20Safety%20Risks%20related%20to%20COVID19.pdf>
- viii. Organisation maritime internationale, Coronavirus (COVID-19) - 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.  
<http://www.iaphworldports.org/iaph/wp-content/uploads/IMO-Circular-Letter-No.4204-Add.6.pdf>
- ix. Note technique de la CNUCED sur la réactivité des ports dans la lutte contre la menace "invisible" : COVID-19. <https://tft.unctad.org/ports-covid-19/>

- x. UNCTAD, COVID-19 : Un plan d'action en 10 points pour renforcer la facilitation du commerce et des transports internationaux en cas de pandémie
  - xi. Groupe de la Banque mondiale : Ce qu'il faut faire et ce qu'il ne faut pas faire en politique commerciale en réponse A la COVID 19
  - xii. Groupe de la Banque mondiale : Gestion des risques et facilitation du commerce dans le cadre de la pandémie de COVID-19
  - xiii. COVID-19: Lignes directrices sur le rétablissement progressif des services de transport et de la connectivité :  
[https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/communication\\_transportservices.pdf](https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/communication_transportservices.pdf)
- =====