



**Conférence des Nations Unies
sur le commerce
et le développement**

Distr. générale
17 février 2015
Français
Original: anglais

Conseil du commerce et du développement
Commission du commerce et du développement
**Réunion d'experts pluriannuelle sur les transports,
la logistique commerciale et la facilitation du commerce**
Troisième session
Genève, 24-26 novembre 2014

**Rapport de la Réunion d'experts pluriannuelle sur les
transports, la logistique commerciale et la facilitation
du commerce sur sa troisième session**

Tenue au Palais des Nations, à Genève, du 24 au 26 novembre 2014

Table des matières

	<i>Page</i>
I. Résumé du Président	2
A. Déclarations liminaires	2
B. Petits États insulaires en développement: problèmes rencontrés en matière de transport et de logistique commerciale (point 3 de l'ordre du jour).....	3
C. Conclusion	12
II. Questions d'organisation.....	15
A. Élection du bureau (point 1 de l'ordre du jour)	15
B. Adoption de l'ordre du jour et organisation des travaux (point 2 de l'ordre du jour)	15
C. Résultats de la session	16
D. Adoption du rapport de la réunion (Point 4 de l'ordre du jour)	16
Annexe	
Participation	17



Introduction

1. La troisième session de la Réunion d'experts pluriannuelle sur les transports, la logistique commerciale et la facilitation du commerce s'est tenue au Palais des Nations, à Genève, du 24 au 26 novembre 2014, conformément à la décision prise par le Conseil du commerce et du développement à sa cinquante-sixième réunion directive (3 et 4 décembre 2012).

I. Résumé du Président

A. Déclarations liminaires

2. Dans ses observations liminaires, le Secrétaire général de la CNUCED a estimé que le thème de la session – «Petits États insulaires en développement: problèmes en matière de transport et de logistique commerciale» – était particulièrement opportun au moment où s'élaborait un programme de développement durable pour l'après-2015, qui était porteur de changement. La réunion était un nouveau témoignage de l'importance que la CNUCED accordait depuis longtemps à ces pays et des travaux qui leur étaient consacrés. C'était à titre prioritaire que l'organisation s'était attachée, notamment à la troisième Conférence internationale sur les petits États insulaires en développement tenue au Samoa en juillet 2014, à appeler l'attention sur les transports et la logistique commerciale, qui étaient certes un moteur de croissance et de développement, mais également un obstacle qui pourrait compromettre gravement les perspectives de développement durable des petits États insulaires en développement (PEID). Parallèlement aux négociations menées dans d'autres instances internationales, il était impératif de s'intéresser de plus près aux meilleurs moyens de surmonter cet obstacle, afin de déterminer quelles mesures pourraient être prises et de formuler des recommandations.

3. La Directrice de la Division de la technologie et de la logistique de la CNUCED a dit que l'Année internationale des petits États insulaires en développement et la Conférence tenue au Samoa avaient créé une dynamique qui n'avait rien perdu de sa force depuis, ayant été renforcée par des processus parallèles concernant directement ces États, notamment les vingtième et vingt et unième sessions de la Conférence des Parties à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques, le cadre de réduction des risques de catastrophe pour l'après-2015 («deuxième Cadre d'action de Hyogo»), et les négociations sur les objectifs de développement durable. La Directrice a insisté sur l'importance stratégique que les transports maritimes et aériens revêtaient pour les PEID. La CNUCED se souciait de plus en plus d'aider ces pays à se doter de systèmes de transport durables et résilients, ainsi qu'en témoignait le mandat de Doha et nombre d'activités menées récemment ou toujours en cours. Forte de sa longue expérience dans le domaine des transports, la CNUCED était bien placée pour les aider à inscrire la problématique des transports et de la logistique commerciale parmi les priorités des décideurs, des acteurs du secteur privé et des partenaires de développement.

B. Petits États insulaires en développement: problèmes rencontrés en matière de transport et de logistique commerciale

(Point 3 de l'ordre du jour)

1. Les transports au service du commerce et du tourisme: enjeux, liens intersectoriels et mesures à prendre

4. Selon la Chef de la Section des politiques et de la législation du Service de la logistique commerciale de la CNUCED, les PEID connaissaient plusieurs difficultés entravant les transports internationaux, régionaux et nationaux: faibles volumes de fret, déséquilibres commerciaux, éloignement des principaux marchés mondiaux et des grandes routes de navigation, insuffisance des infrastructures et des financements, etc. Ces difficultés contribuaient en général à faire augmenter les coûts de transport. Il y avait un lien étroit entre les transports et le tourisme, source essentielle de recettes d'exportation. Ces deux secteurs étaient exposés et vulnérables aux phénomènes naturels comme les cyclones, les tremblements de terre et les éruptions volcaniques, ainsi qu'aux risques climatiques, d'où l'importance cruciale de la réduction des risques de catastrophe, du renforcement de la résistance aux chocs climatiques et de l'adaptation des infrastructures de transport côtier aux changements climatiques. La Chef de section a invité les experts à se pencher sur les meilleurs moyens de s'occuper de diverses questions et, compte tenu du document final de la Conférence du Samoa, les observations et conseils formulés par les acteurs du secteur portuaire international, la collaboration avec le secteur des assurances, et les partenariats et la coopération entre PEID.

5. Plusieurs intervenants de PEID ont donné des précisions sur les nombreux problèmes que rencontraient leurs pays en matière de transports et de logistique commerciale. Le secteur touristique devait faire face à une augmentation des coûts, à une réduction de la compétitivité commerciale, ainsi qu'à un manque d'accès et de connectivité. Ces problèmes résultaient notamment de la petite taille des marchés et des populations, de l'éloignement des marchés et des réseaux internationaux de transport, de la grande distance entre les différentes îles, de la forte dépendance vis-à-vis des transporteurs internationaux, de l'absence de stratégie régionale et de réseaux régionaux de transport, de la diminution des investissements étrangers directs, du manque de ressources naturelles, de la grande dépendance à l'égard des importations de combustibles fossiles coûteux, de l'insuffisance des infrastructures et du manque de capacités humaines et financières. De plus, les infrastructures de transport étaient de plus en plus exposées et vulnérables aux catastrophes naturelles et aux effets des changements climatiques, notamment à l'élévation du niveau des mers et à l'érosion des côtes.

6. En s'appuyant sur les expériences de leur pays et de leur région, plusieurs intervenants ont présenté diverses approches suivies par des programmes et partenariats nationaux et sous-régionaux afin de remédier à ces problèmes et d'assurer des liaisons plus sûres, fiables, concurrentielles et économiques d'une île à l'autre et avec les autres pays. Ces approches visaient à mettre en place des réseaux en étoile et à faciliter les services de transbordement, à adopter des technologies appropriées, à dispenser régulièrement des formations au personnel du secteur, à bâtir des partenariats public-privé pour financer les infrastructures et à mettre en place des services maritimes régionaux pour créer des espaces économiques et des infrastructures afin d'attirer des investisseurs, des négociants, des entreprises manufacturières et des transporteurs.

7. Trois intervenants ont dit que les PEID devraient adopter une approche régionale intégrée pour mettre en œuvre l'Accord sur la facilitation des échanges de l'Organisation mondiale du commerce. L'un d'eux a souligné qu'il fallait collaborer à l'échelle régionale à l'élaboration d'une stratégie de sécurité maritime. Le financement du développement des infrastructures était également une question importante.

8. Plusieurs intervenants et délégations ont estimé que la CNUCED devrait renforcer l'action qu'elle menait pour apporter aux petits États insulaires en développement un appui et une assistance dans ses domaines de compétence, notamment pour les aider à accéder aux programmes de renforcement des capacités et aux mécanismes de financement. Il était essentiel de coopérer plus étroitement avec les organismes des Nations Unies pour mieux comprendre les problèmes des PEID, veiller à ce que leurs besoins particuliers soient exprimés dans le cadre de différentes instances et négociations, et conseiller ces pays sur les moyens de favoriser la mise en œuvre des résultats des réunions intergouvernementales.

9. Un représentant a indiqué que le commerce des services, notamment dans les domaines du tourisme et des services financiers extraterritoriaux, pourrait être particulièrement important pour le développement économique des PEID. Un autre représentant a rappelé que les services financiers extraterritoriaux étaient de plus en plus controversés depuis la crise financière mondiale. Un autre représentant encore a estimé que l'environnement n'était que l'une des nombreuses dimensions dont il fallait tenir compte pour appréhender les effets des changements climatiques dans les PEID. Ainsi, la contraction du territoire, qui entraînait des migrations, était une menace pour la sécurité et devait être examinée par le Conseil de sécurité. Les mesures financières internationales devaient être conçues pour atténuer les effets des changements climatiques, améliorer la sécurité climatique et réduire le nombre de réfugiés climatiques. Dans le même temps, il fallait promouvoir des sources d'énergie de remplacement durables, propres et abordables pour réduire la dépendance à l'égard des combustibles fossiles.

10. Le secrétariat a fait observer que même de petites modifications pouvaient améliorer considérablement la résilience dans le cadre de l'adaptation aux changements climatiques. Le partage de données d'expérience et d'informations pertinentes à cet égard permettrait aux PEID de tirer parti de toute une série de solutions à faible intensité capitalistique.

11. Un représentant du secteur des transports maritimes internationaux a souligné que les transports maritimes étaient importants pour répondre aux besoins du secteur du tourisme et de l'accueil et à ceux des croisières et des autres activités de tourisme maritime. Les PEID jouaient un rôle notable dans la réglementation internationale des transports maritimes, en particulier à l'Organisation maritime internationale, non seulement en leur qualité d'États du port ayant de légitimes préoccupations environnementales, mais également en celle d'États du pavillon. Certains affichaient de bons résultats en tant qu'États du pavillon, malgré le renforcement des contrôles effectués par les États du port au cours des dernières années. Le secteur des transports maritimes se heurtait à des difficultés économiques énormes, dont certaines n'étaient imputables qu'à lui-même, alors que d'autres découlaient des nouvelles prescriptions environnementales, susceptibles d'affecter les services offerts aux PEID et les coûts de transport maritime. Évoquant la possibilité d'une taxe carbone et le Fonds vert pour le climat créé en vertu de la Convention-cadre sur les changements climatiques, l'intervenant a rappelé que le secteur des transports pourrait aider les pays en développement à adapter leurs ports aux changements climatiques, si un accord multilatéral était adopté et certaines conditions étaient remplies.

12. Un intervenant de l'Université de Toulouse a résumé les principales tendances du secteur touristique et leurs liens avec les transports. La création de pôles touristiques et aéroportuaires sous-régionaux et le développement des compagnies aériennes à bas prix offrant directement des services de voyage aux touristes pourraient représenter des innovations prometteuses. En outre, il était essentiel que les gouvernements élaborent des partenariats solides avec le secteur privé pour mieux coordonner les politiques relatives aux transports, aux voyages et au tourisme. L'intervenant a formulé des conseils pratiques sur le choix de réglementer ou de déréglementer les transports aériens, compte tenu de la stratégie et des capacités touristiques de chaque État.

13. Un représentant de l'Association du transport aérien international a souligné l'importance de la connectivité aérienne, moteur essentiel du développement et enjeu crucial pour les PEID. Les liaisons aériennes représentaient un vecteur important pour les flux économiques. Cela n'excluait pas les flux sortants, mais le tourisme entrant était sans conteste d'une importance vitale pour ces pays. Améliorer le rapport coût-efficacité des transports aériens était donc un objectif fondamental et les politiques publiques devaient y contribuer.

14. Plusieurs intervenants des régions où se situent les PEID ont fait part de leurs expériences nationales et régionales en matière de transports maritimes, de transports aériens nationaux et internationaux et de tourisme. Ils ont évoqué les difficultés soulevées par la forte intensité énergétique du secteur touristique et les coûts de transport élevés, les problèmes rencontrés pour bien entretenir les infrastructures, le développement insuffisant des zones littorales, l'impact des problèmes environnementaux sur tous les moyens de transport, et la nécessité d'adopter un cadre réglementaire et une réforme institutionnelle. Il était possible de surmonter ces difficultés en améliorant la qualité des moyens de transport et en diminuant le coût, en recourant aux moyens de transport régionaux, en favorisant le tourisme et les vols à bas prix et en établissant des accords de partage de code et des partenariats stratégiques entre compagnies aériennes. Il était également envisageable de soutenir et de protéger la production locale afin de réduire les coûts, d'améliorer le service à la clientèle et le savoir-faire dans le secteur de l'accueil et d'adopter une approche coordonnée du développement du tourisme.

15. Deux délégations et un intervenant ont dit que les PEID avaient besoin de flux réguliers d'investissement étranger direct dans leurs hôtels et leurs infrastructures pour développer leur secteur touristique. En réponse à une question du secrétariat au sujet des avantages économiques du tourisme dans les PEID pour les pays développés, deux intervenants ont indiqué que ces derniers devraient tenir compte de ce facteur lorsqu'ils envisageaient d'y investir.

16. Constatant que les PEID participaient de plus en plus aux processus multilatéraux de l'ONU en faveur du développement, un représentant a estimé que la CNUCED pourrait en outre les aider à appeler l'attention de la Deuxième Commission de l'Assemblée générale sur leurs problèmes et leurs besoins. Il a souligné l'importance du financement de la lutte contre les changements climatiques et de la capacité des PEID de bénéficier autant que possible du Fonds vert pour le climat. Il importait de respecter le principe de la responsabilité commune mais différenciée afin de garantir le transfert de fonds depuis les émetteurs de longue date de gaz à effet de serre qu'étaient les pays développés vers les pays qui ont le moins contribué aux changements climatiques, mais risquaient d'en être les premières victimes, à commencer par les PEID.

2. La réduction des risques de catastrophe et l'adaptation aux effets des changements climatiques dans le domaine des transports

Réduction des risques de catastrophe

17. Un intervenant représentant le Bureau des Nations Unies pour la réduction des risques de catastrophe a évoqué les principaux facteurs des risques de catastrophe courus par les PEID, particulièrement en ce qui concernait les infrastructures de transport et le tourisme. Globalement, les pertes causées par les grandes catastrophes restaient élevées et l'exposition aux risques économiques était de plus en plus forte. Deux tiers des pays qui subissaient les pertes annuelles les plus importantes à cause de catastrophes naturelles étaient des PEID, dont les pertes moyennes représentaient de 1 % à 9 % du PIB. Les incidents fréquents, comme les petites inondations, avaient sur leur économie un impact considérable qu'il fallait s'employer à réduire. Les acteurs privés et publics devaient envisager

différentes mesures pour faire face aux différents risques. Les solutions possibles comprenaient les mesures préventives, les plans d'assurance (polices indexées sur des facteurs météorologiques), le financement des efforts de relèvement et la compensation des pertes dues aux risques résiduels. Les infrastructures de transport nécessitaient des dépenses importantes, y compris au titre du remplacement et de la réparation des équipements, mais la concurrence que se livraient les pays pour attirer l'investissement affaiblissait le rôle normatif de l'État. Il était crucial de renforcer ce rôle dans la réduction des risques de catastrophe. Ceux-ci devaient par ailleurs être pris en compte dans les plans de développement, notamment dans le domaine des transports. Gérer les risques était moins une question de secours d'urgence que de planification du développement. Il importait d'évaluer les risques naturels auxquels les pays étaient exposés, ainsi que d'associer adaptation aux changements climatiques et réduction des risques de catastrophe.

18. Le représentant du Dispositif mondial de réduction des effets des catastrophes et de relèvement de la Banque mondiale a donné un aperçu des travaux menés dans le domaine du financement des risques, y compris dans les PEID. Il était essentiel de réduire l'écart entre les dépenses en interventions d'urgence et les investissements dans la prévention et la préparation. Il importait d'identifier les risques et de mieux comprendre les différents dangers et facteurs de vulnérabilité. La réduction des risques, la préparation aux catastrophes, la protection financière, ainsi que le relèvement et la reconstruction après les catastrophes, étaient également des domaines importants. Afin de réduire les risques, il fallait pouvoir les évaluer sur la base d'informations précises et exactes. Le financement des risques n'allait pas sans modélisation et, par conséquent, sans informations géolocalisées. Pendant la phase de relèvement au lendemain d'une catastrophe, les gouvernements pouvaient intégrer des principes de gestion des risques à leurs politiques. Cela exigeait une meilleure coordination entre les experts des organismes publics et des ministères. De plus en plus de PEID recouraient aux plans d'assurance et de financement des risques, mais le financement était fragmentaire et les sommes investies dans chaque pays n'étaient pas clairement liées au degré de vulnérabilité. Il fallait regrouper les financements, harmoniser les procédures et, avec l'aide des partenaires de développement, améliorer l'accessibilité et la prévisibilité des financements. Le Mécanisme de renforcement de la résilience des petits États insulaires en développement avait pour objectif d'aider les PEID à faire mieux connaître leurs besoins et à accéder aux financements disponibles au titre des changements climatiques et des risques naturels. Il importait par ailleurs que les PEID partagent leurs expériences.

19. Répondant à la question d'une délégation, un intervenant a dit que tous les projets étaient évalués selon des critères de réduction des risques et que tout PEID pouvait obtenir des fonds supplémentaires du Mécanisme, selon certaines modalités.

20. Un intervenant du Bureau des Nations Unies pour les services d'appui aux projets a indiqué que pour garantir la résilience et la durabilité, il fallait cesser de considérer les infrastructures comme des biens isolés et y voir plutôt des systèmes intégrés réunissant divers réseaux interdépendants (par exemple, les transports et l'énergie). Il était important de comprendre la notion de défaillances en cascade, c'est-à-dire la façon dont les dommages subis par un système pouvaient se répercuter sur un autre système. La réduction des risques n'était pas un résultat, mais un processus. Des informations et des données étaient nécessaires à la compréhension des risques, des dangers, des probabilités et des conséquences. Il fallait prêter attention aux cycles de retour d'information, qui permettaient d'intégrer les nouvelles informations et données d'expérience dans le processus. Pour renforcer les capacités, il était indispensable de développer les infrastructures en adoptant dès le départ – avant qu'une catastrophe ne survienne – une approche axée sur les risques.

21. Un intervenant de la région du Pacifique a dit que les problèmes relatifs aux transports étaient souvent aggravés après une catastrophe. S'ajoutant aux lacunes déjà existantes, les dommages subis par les systèmes de transport compliquaient les opérations de secours et les interventions d'urgence, de même que les efforts de reconstruction et de relèvement. Les mesures de réduction des risques de catastrophe et d'adaptation aux changements climatiques devaient tenir compte de la société civile, du rôle des communautés et du contexte culturel. Des solutions aux problèmes de transport pouvaient être trouvées à l'échelle locale, indépendamment du secteur des transports. En prenant des mesures modestes suffisamment à l'avance et en réalisant des investissements, on pouvait contribuer à prévenir et à réduire les effets des catastrophes. Il était essentiel d'intégrer l'évaluation des risques liés aux changements climatiques dans les plans d'aménagement et de développement rural, et de tenir compte systématiquement des changements climatiques, ainsi que de la réduction et de la gestion des risques de catastrophe dans tous les secteurs. Il importait certes d'avoir accès dans de bonnes conditions aux partenariats mondiaux, mais cela ne devait pas empêcher les PEID de prendre les choses en main et de collaborer entre eux pour trouver des solutions.

22. Les PEID étant victimes des externalités environnementales des activités des pays occidentaux, une délégation a rappelé que ces derniers et les organismes multilatéraux devaient assumer un rôle de premier plan, particulièrement dans les domaines du financement, du renforcement des capacités et de la diffusion des connaissances et des compétences. Leur contribution à la garantie des risques liés à l'impact des changements climatiques sur les infrastructures de transport était particulièrement importante.

23. Un intervenant de la Commission de l'océan Indien a passé en revue les programmes menés dans sa région pour réduire les risques et renforcer la résilience, dont un programme financé par l'Union européenne (Programme de protection financière des îles) et un nouveau programme dirigé par la Banque mondiale visant à réduire les risques de catastrophe et à améliorer la résilience à l'appui d'un développement durable. L'approbation et l'appropriation des programmes par les pays, le recours aux ressources locales, l'assistance des institutions spécialisées, les compétences techniques, le renforcement des capacités et la coordination des donateurs étaient essentiels. Il fallait bien identifier les risques et examiner les infrastructures essentielles, notamment les réseaux électriques. La CNUCED et d'autres organisations pourraient contribuer à évaluer les incidences que les changements climatiques pourraient avoir sur les transports.

24. Selon une délégation, il valait mieux prévenir que guérir. La communauté internationale pourrait envisager de créer un cadre contraignant pour la réduction des risques de catastrophe et de regrouper les sources de financement dans un fonds spécial. Le secteur des assurances avait un rôle prépondérant à jouer; il pouvait être opportun de l'inciter à le remplir. Un intervenant du Dispositif mondial a dit que les stratégies régionales d'assurance pourraient contribuer à réduire les primes grâce à la mutualisation des risques. Le représentant du Bureau des Nations Unies pour la réduction des risques de catastrophe a indiqué que le secteur des assurances révisait ses méthodes et envisageait de débloquer des fonds au stade de la prévention. Une autre délégation a fait remarquer que la prévention coûtait souvent beaucoup moins cher que la remise en état et que les enseignements tirés de l'expérience devaient être institutionnalisés et largement diffusés. Pour être efficaces, la prévention, la réduction et la gestion des risques de catastrophe devaient reposer à la fois sur l'incitation, la réglementation, la sensibilisation et l'éducation.

Adaptation des transports aux changements climatiques

25. Un intervenant a présenté les conclusions des sections pertinentes du cinquième rapport d'évaluation du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat. Le risque était fonction de la menace, de la vulnérabilité et de l'exposition au danger; il

pouvait donc varier en cas de modification de ces facteurs. Les risques climatiques auxquels les PEID étaient ou seraient exposés comprenaient la montée du niveau des mers, les cyclones tropicaux et extratropicaux, l'augmentation de la température de l'air et de la surface de la mer, ainsi que la modification du régime des précipitations. Les littoraux et les zones de faible altitude subiraient de plus en plus de phénomènes destructeurs tels que des inondations; et les populations et les biens seraient de plus en plus exposés aux risques climatiques dans les zones côtières pendant les décennies à venir. Les PEID pouvaient s'adapter à ces changements en limitant les vulnérabilités socioéconomiques, en renforçant leurs capacités d'adaptation, en réduisant davantage les risques liés aux catastrophes et en renforçant leur résilience aux changements climatiques à long terme. Le processus d'adaptation était déjà en cours, comme l'illustraient les cas de plusieurs pays et secteurs, notamment le secteur portuaire. Les efforts d'adaptation produisaient plus d'effets bénéfiques lorsqu'ils étaient associés à d'autres activités de développement, notamment celles visant à réduire les risques de catastrophe; en outre, la communauté internationale pourrait aider les PEID à améliorer leur aptitude à exécuter des programmes d'adaptation et d'atténuation.

26. Un intervenant de la Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes a appelé l'attention sur les conséquences des changements climatiques pour les transports internationaux et régionaux dans les Caraïbes. En s'appuyant essentiellement sur deux publications de la Commission¹, il a mis en évidence les problèmes touchant le système de transport de la région, à commencer par les changements climatiques. À la Barbade, l'effet de l'évolution des températures et des précipitations sur les dépenses totales associées aux transports internationaux risquait d'être considérable, tout comme l'impact de l'élévation du niveau de la mer sur les infrastructures de transport international à Montserrat. Si certains PEID avaient mis en œuvre des mesures d'adaptation ciblant spécialement les transports (Jamaïque, Saint-Kitts-et-Nevis et Dominique), il restait plusieurs difficultés à surmonter. Par exemple, il était nécessaire de réduire la dépendance des transports, notamment maritimes, à l'égard de l'importation de combustibles fossiles coûteux. Cela était possible au moyen d'un appui au financement de transports durables. En outre, il fallait faire participer le gouvernement à la construction et à l'exploitation des infrastructures de transport et renforcer les partenariats public-privé du secteur. Les stratégies de réduction des risques et de renforcement de la résilience étaient également importantes.

27. Une délégation a dit qu'au vu de l'impact de l'élévation du niveau des mers sur les infrastructures de transport à Saint-Kitts-et-Nevis, il y aurait de bonnes raisons d'investir dans les activités de remise en état, sachant que les ouvrages en dur comme les digues marines n'étaient pas toujours efficaces, alors que les systèmes naturels tels que les mangroves avaient évolué pour devenir plus résistants. Il fallait trouver un équilibre entre remise en état, replantation et construction d'ouvrages en «dur».

28. Un intervenant du Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE) a précisé que les menaces environnementales pesant sur les PEID étaient soit mondiales (élévation du niveau des mers) soit locales (déforestation). Les écosystèmes étaient des moyens de défense naturels qui permettaient de se protéger contre les menaces, d'en réduire l'occurrence et de mieux y résister. Par exemple, les algues et le corail prévenaient ou réduisaient l'érosion des plages. Les écosystèmes pouvaient réduire la fréquence et l'intensité des phénomènes destructeurs, à condition d'être entretenus, protégés et développés. Les infrastructures grises (ouvrages en «dur») pouvaient être nécessaires dans certaines circonstances, mais il convenait d'envisager d'y associer des infrastructures

¹ *The Economics of Climate Change in the Caribbean*, 2011, et *Maritime Sector and Ports in the Caribbean: The Case of CARICOM Countries*, 2009.

vertes. Les approches écosystémiques étaient de toute manière bénéfiques, puisqu'elles étaient rationnelles sur le plan écologique et économique, qu'elles exigeaient peu d'entretien, les infrastructures en question s'entretenant largement elles-mêmes, et qu'elles favorisaient la biodiversité.

29. Une délégation a demandé si des solutions de ce type étaient adoptées dans les PEID et si elles étaient viables d'un point de vue économique et social. Le représentant du PNUE lui a répondu que s'ils étaient de mieux en mieux connus et suscitaient l'intérêt des pays, les services écosystémiques n'étaient pas encore couramment pris en compte. Il restait à voir dans quelle mesure les PEID les intégreraient dans leurs demandes de financement. Le représentant d'un autre pays a souligné que la prévention des changements climatiques était tout aussi importante que les efforts d'atténuation et d'adaptation. Le représentant du PNUE a informé les participants qu'un cours librement accessible sur l'adaptation aux changements climatiques dans les PEID qui avait été élaboré sous la direction du PNUE serait publié en ligne en janvier 2015.

30. Prenant la parole au nom de la Commission économique pour l'Europe, le secrétariat de la CNUCED a présenté un rapport établi par un groupe d'experts au sujet de l'impact des changements climatiques sur les réseaux de transport et les moyens de s'y adapter². Ce groupe d'experts avait été créé en 2011 à la suite d'un atelier sur la question tenu conjointement par la Commission et la CNUCED; il avait mené ses travaux à bien en 2013. Dans son rapport, il avait exposé les causes physiques des changements climatiques et les conséquences de ces changements pour les différents moyens de transport, présenté les résultats d'une enquête publique, exposé diverses approches en matière d'adaptation, formulé une série de recommandations et proposé une liste de publications aux personnes qui s'intéressaient à ce domaine ou y travaillaient.

31. Un intervenant représentant la Société financière internationale a dit que le financement des mesures ayant trait au climat constituait un véritable défi, étant donné l'ampleur prévue du réchauffement de la planète. Il y avait un écart important entre les besoins et les fonds disponibles. Même si les projets publics et privés liés au climat avaient été financés par des sources publiques et privées à hauteur de 330 milliards de dollars en 2014, il fallait mobiliser davantage de fonds encore auprès du secteur privé.

32. Il était facile d'obtenir des fonds pour financer des projets d'atténuation, notamment parce que les activités d'adaptation n'étaient pas dûment enregistrées. La plupart des fonds provenaient de pays membres de l'OCDE et ne parvenaient pas à des pays non membres. L'organisation du financement des projets liés au climat était complexe; il fallait la simplifier pour clarifier les sources de financement et l'utilisation des fonds. Une fois que le Fonds vert mondial serait opérationnel, les fonds seraient répartis également entre les projets d'atténuation et d'adaptation. Le Programme pilote pour la résistance aux chocs climatiques, qui visait à améliorer la résilience des infrastructures, était le premier fonds mondial pour l'adaptation; la région des Caraïbes et celle du Pacifique y participaient toutes deux. À la question d'une délégation, l'intervenant a répondu que les fonds du programme pilote seraient destinés aux domaines prioritaires déterminés par les pays. Quant à la question de savoir pourquoi les activités d'adaptation étaient sous-financées, il a expliqué que c'était notamment le résultat de différences dans la communication des informations et de l'incertitude entourant l'impact de ces activités.

33. Au cours du débat qui a suivi, les participants ont fait observer que la législation, la réglementation et les mesures d'incitation économique devaient concourir à ce que les biens, en particulier les infrastructures, soient conçus pour être résilients. Cela pouvait

² Disponible à l'adresse http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp5/publications/climate_change_2014.pdf (page consultée le 11 décembre 2014).

se faire à un coût raisonnable, à condition que cet objectif soit pris en compte assez tôt dans le processus de planification et de décision. Dans le secteur privé, la fiabilité des informations pouvait constituer une bonne incitation à investir de façon autonome. Il était important de bien exploiter les informations, parce que cela pouvait permettre de mobiliser des fonds privés d'un montant considérable pour protéger des biens qui valaient des milliards de dollars. Il fallait rechercher des moyens originaux de développer les biens en multipliant les retombées et les sources de financement. Lorsque certaines conditions étaient remplies, les fonds destinés aux projets liés au climat pouvaient être obtenus à des conditions favorables. Divers instruments étaient disponibles; leur choix dépendait des caractéristiques du projet et du contexte national.

3. Vers de nouvelles solutions

34. Un intervenant du Forum des îles du Pacifique a dit que la question du financement était importante et intéressait toute mesure contribuant à la mise en œuvre des Modalités d'action accélérées des petits États insulaires en développement (Orientations de Samoa) et du programme de développement pour l'après-2015. Les PEID pouvaient accéder à différents types de financement, notamment les subventions, les prêts et l'épargne, ainsi que les fonds provenant des partenaires de développement, y compris les pays émergents comme la Chine, l'Inde et la République de Corée. Compte tenu de leurs besoins de financement considérables en matière de développement durable et de changements climatiques, les PEID devaient avoir accès à davantage de fonds internationaux et accroître leurs capacités de les obtenir, de les gérer et de les utiliser. Comme ces pays avaient souvent une aptitude limitée à attirer des financements privés, il leur était essentiel de les compléter par des fonds internationaux publics. Il leur était également nécessaire d'améliorer leur capacité de mobiliser des ressources intérieures et de nouer des partenariats avec d'autres PEID pour promouvoir la transition vers des systèmes de transport résilients et émettant peu de carbone dans la région du Pacifique³.

35. Un intervenant de l'Initiative de collaboration du PNUE avec le secteur financier a évoqué le rôle du secteur des assurances dans la promotion du développement durable et de la résilience aux changements climatiques, notamment dans les PEID. En collaboration avec le PNUE, le secteur des assurances avait élaboré un cadre et des principes généraux pour l'assurance durable. Ce partenariat, qui avait abouti à un plan mondial pour élaborer des solutions novatrices en matière de gestion des risques et d'assurances, illustrait bien la possibilité d'associer les parties prenantes à la promotion de la résilience et du développement durable. Le projet de principes pour la résilience et l'assurance durable, dont l'objectif était de bâtir des communautés et des économies résilientes aux catastrophes, témoignait d'une approche novatrice reposant sur la participation du secteur des assurances. Sachant qu'il y avait encore des disparités entre les investissements faits en prévision des catastrophes et les dépenses effectuées après coup au titre des secours et du relèvement, cette approche promouvait les investissements destinés à améliorer la résilience et l'état de préparation aux catastrophes avant qu'il ne soit trop tard, afin de réduire les dépenses de relèvement. L'accent avait donc été déplacé des secours à la réduction des risques.

36. L'intervenant représentant l'Université de Tokyo, ancien Secrétaire général de l'Association internationale des ports, a souligné qu'il était crucial que les PEID améliorent la résilience de leurs infrastructures de transport dans les zones côtières pour parvenir à un développement durable. Les incidences des changements climatiques étaient particulièrement inquiétantes pour les opérateurs et les responsables portuaires, des modifications

³ Tels que le Partenariat pour la résilience climatique des îles, la Stratégie pour un développement résilient aux risques climatiques et aux catastrophes dans le Pacifique et l'initiative de la South Pacific University pour la durabilité des transports.

fondamentales devant être apportées aux méthodes traditionnelles de gestion et de développement des ports pour s'y adapter. Nouvel enjeu de l'administration des ports, l'adaptation ne devait pas reposer sur une grande stratégie définie à l'avance, mais sur une démarche progressive, fondée sur la mise au point continue d'un cycle d'évaluation des risques et de planification dans le cadre d'un programme d'action. La prochaine étape pouvait être de s'attaquer aux problèmes liés à la lenteur et aux incertitudes. Il était essentiel de collaborer à des initiatives conjointes, notamment pour rendre les acteurs intéressés plus conscients de la nécessité impérieuse de l'adaptation des ports, mettre en place une plate-forme internationale pour partager les expériences, mener des études de cas partout dans le monde pour acquérir des compétences pratiques et présenter des exemples éclairants, promouvoir l'élaboration de technologies et de systèmes utiles à l'adaptation des ports et encourager vivement les organismes de financement multilatéraux et bilatéraux à intégrer des activités d'adaptation dans leurs projets portuaires.

37. Une délégation a demandé dans quelle mesure l'adaptation fondée sur les écosystèmes pouvait compléter les méthodes d'adaptation classiques dans les ports. L'intervenant a répondu qu'il convenait de privilégier une démarche progressive, étant donné l'incertitude entourant actuellement la nature précise de l'impact des changements climatiques sur chaque port.

38. Dans son exposé, le Chef de la Section des petits États insulaires en développement et des questions de statut de la Division de l'Afrique, des pays les moins avancés et des programmes spéciaux de la CNUCED a rappelé que le programme en faveur des PEID s'appuyait sur le mandat de l'organisation et visait à renforcer la résilience de ces pays à l'appui de leur développement et à améliorer la structure de leur économie grâce à une croissance diversifiée et «intelligente». Malgré leur vulnérabilité bien connue, les PEID n'avaient toujours pas été clairement désignés comme groupe spécial bénéficiant d'une attention et d'un traitement particuliers. La reconnaissance de leur statut particulier permettrait sans doute de prendre des mesures plus concrètes et efficaces pour s'attaquer au paradoxe insulaire et au piège du revenu intermédiaire qui les affaiblissaient. Il fallait leur accorder un traitement spécial semblable à celui dont bénéficiaient les PMA. La voie à suivre pourrait consister à les aider à obtenir un statut particulier, à créer pour eux un programme mondial d'assistance technique du type du Cadre intégré renforcé et à réviser les règles relatives au reclassement des pays. Deux délégations ont manifesté leur accord avec les vues exprimées par l'intervenant. Selon un expert, le statut des PEID devait être défini suivant une approche cohérente et intégrée.

39. Prenant la parole au nom du secrétariat du Programme régional pour l'environnement du Pacifique, le représentant du Forum des îles du Pacifique a décrit la coopération régionale menée dans la région avec le Centre de la Communauté des Caraïbes sur les changements climatiques de la CARICOM et la Commission de l'océan Indien. Le Partenariat pour la résilience climatique des îles, créé en 2011, s'occupait des incidences des changements climatiques, notamment sur les transports, la logistique commerciale et la facilitation du commerce. On pouvait également citer le Programme océanien d'adaptation aux changements climatiques, le mémorandum d'accord de 2012 sur la résilience aux chocs climatiques et la coopération menée avec le Secrétariat du Commonwealth et d'autres partenaires internationaux de développement. Ces initiatives permettaient de partager les expériences et les connaissances acquises, et de resserrer les liens entre les différentes régions et organisations.

40. Un représentant de l'Agence allemande de coopération internationale a présenté les activités menées par cette dernière, notamment en matière d'assistance technique et financière. L'Agence n'était pas spécialisée dans les PEID ou les transports, mais certains de ses projets d'assistance pouvaient intéresser ces pays, notamment ceux qu'elle menait dans la région de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est et ses activités

de coopération technique concernant les transports maritimes au Timor-Leste. Le représentant a invité les PEID à se mettre en rapport avec l'Agence et à lui proposer des projets relatifs aux transports, en vue d'obtenir une assistance financière et technique.

41. Deux délégations ont évoqué l'expérience de leurs pays en matière de transports et de facilitation du commerce, en ce qui concernait en particulier l'impact des sanctions économiques internationales et l'afflux de réfugiés.

C. Conclusion

42. De l'avis général, la réunion avait été une bonne occasion de réfléchir aux questions concernant les transports et la logistique commerciale dans les PEID et d'y sensibiliser la communauté internationale. Beaucoup de délégations ont remercié la CNUCED des efforts qu'elle déployait pour améliorer la résilience et promouvoir le développement de ces pays, et plusieurs délégations de PEID ont salué les activités qu'elle avait entreprises à la suite de la Conférence du Samoa, notamment l'appui à la création d'un statut spécial, à la révision des règles relatives au reclassement des pays, à la mise en place d'un programme mondial d'assistance technique à l'intention des PEID et à la facilitation de l'accès au financement.

43. Les partenariats régionaux et interrégionaux, ainsi que la coopération avec les partenaires de développement internationaux, y compris la collaboration entre pays du Sud et entre PEID, revêtaient une grande importance. Ils bénéficiaient aux PEID, leur permettant de partager des données et des enseignements tirés de l'expérience, de diffuser les meilleures pratiques et de renforcer les activités de sensibilisation et de renforcement des capacités. Les partenariats axés sur l'amélioration de la résilience, le financement des risques de catastrophe et l'adaptation aux changements climatiques étaient particulièrement utiles. Les participants ont encouragé la CNUCED et les autres partenaires de développement à contribuer à ces initiatives et à en améliorer l'efficacité, notamment grâce au partage de connaissances, au renforcement des capacités et à un appui financier.

44. Plusieurs experts ont estimé qu'il fallait veiller à ce que la reconnaissance de la vulnérabilité des PEID s'accompagne d'une assistance financière et d'un appui au renforcement des capacités adéquats.

45. Par ailleurs, les participants ont souligné qu'il était nécessaire de faire mieux connaître les risques résiduels et de les gérer efficacement, ainsi que d'intégrer la gestion des risques de catastrophe dans les politiques pour que les activités de relèvement et de reconstruction contribuent davantage à la résilience. De meilleurs résultats pourraient être obtenus si les mesures d'adaptation étaient intégrées dans d'autres activités de développement, notamment celles visant à réduire les risques de catastrophe et les initiatives de développement communautaires.

46. Les principales mesures préconisées au cours de la réunion dans les domaines d'intervention ci-après sont les suivantes:

Les transports au service du commerce et du tourisme

a) Continuer d'agir au niveaux national, régional et sous-régional pour remédier aux problèmes des PEID et assurer des liaisons maritimes plus régulières, fiables, concurrentielles et économiques entre les îles et avec les autres pays;

b) Lancer des services maritimes régionaux pour créer une zone économique et des infrastructures qui permettront d'attirer des investisseurs, des négociants, des entreprises manufacturières et des transporteurs; adopter un modèle de réseau en étoile, afin de faciliter les services de transbordement;

- c) Collaborer au niveau régional pour définir une stratégie de sécurité maritime et adopter une approche régionale intégrée pour mettre en œuvre l'Accord sur la facilitation des échanges de l'Organisation mondiale du commerce;
- d) Renforcer le rôle et la participation des gouvernements et établir des partenariats public-privé pour financer des infrastructures;
- e) Envisager les deux stratégies intersectorielles suivantes: créer des pôles touristiques et aéroportuaires et développer les compagnies aériennes à bas prix; déréglementer le tourisme et les transports aériens pour répondre aux objectifs de ces deux secteurs;
- f) Accroître l'investissement dans les infrastructures de transport et le tourisme, adopter des technologies appropriées et assurer la formation continue du personnel;
- g) Améliorer le service à la clientèle et le savoir-faire dans le secteur de l'accueil et accroître les revenus que les PEID tirent des croisières et des transports aériens.

La réduction des risques de catastrophe

- a) Redoubler d'efforts dans les domaines de la prévention, des assurances, du financement des activités de relèvement et de la gestion des pertes dues aux risques résiduels;
- b) Réduire les risques associés aux incidents fréquents (petites inondations et glissements de terrain à petite échelle), compte tenu de la gravité de leurs incidences;
- c) Cesser de considérer les infrastructures comme des biens isolés et y voir plutôt des systèmes intégrés réunissant divers réseaux interdépendants;
- d) Réduire ou corriger la forte disparité entre les investissements dans les secours d'urgence et ceux qui sont faits pour prévenir les catastrophes et s'y préparer;
- e) Intégrer systématiquement la réduction des risques de catastrophe dans les plans de développement, notamment dans le domaine des transports;
- f) Évaluer l'exposition des pays aux risques de catastrophe naturelle et développer les infrastructures suivant une approche axée sur les risques;
- g) Gérer les risques résiduels et les faire mieux connaître;
- h) Intégrer la gestion des risques de catastrophe dans les politiques pour que les activités de relèvement et de reconstruction contribuent davantage à la résilience;
- i) Associer réduction des risques et politiques d'adaptation;
- j) Définir des règles claires pour renforcer le rôle du gouvernement;
- k) Investir dans la collecte, la compilation et la diffusion de données et d'informations essentielles pour soutenir les activités nécessaires;
- l) Envisager des approches associant incitation, réglementation, sensibilisation et éducation;
- m) Améliorer la communication entre les différents ministères aux fins de l'élaboration de politiques dans tel ou tel domaine ou secteur et faire participer la société civile et les communautés locales à ces processus;
- n) Institutionnaliser et diffuser largement les enseignements tirés de l'expérience en ce qui concerne le coût de la prévention par rapport à celui de la remise en état;

L'adaptation des transports aux effets des changements climatiques

- a) S'adapter aux changements climatiques en réduisant les vulnérabilités socioéconomiques, en améliorant les capacités d'adaptation, en amplifiant la réduction des risques de catastrophe et en accroissant la résilience à long terme;
- b) Intégrer des mesures d'adaptation dans d'autres activités de développement, notamment celles visant à réduire les risques de catastrophe et les initiatives communautaires de développement, pour obtenir de meilleurs résultats;
- c) Apporter une assistance technique aux PEID pour améliorer leur capacité de prendre des mesures d'adaptation dans le domaine des transports;
- d) Appréhender et quantifier le rôle des écosystèmes naturels pour promouvoir l'adaptation des transports grâce aux écosystèmes;
- e) Rendre les acteurs concernés plus conscients du caractère absolument nécessaire de l'adaptation des ports, mettre en place une plate-forme internationale pour partager les expériences dans ce domaine et mener des études de cas partout dans le monde afin d'acquérir des compétences pratiques et de contribuer à l'évaluation des risques;
- f) Adopter une démarche progressive plutôt qu'une grande stratégie définie à l'avance pour l'adaptation des ports;
- g) Promouvoir l'élaboration de technologies et de systèmes utiles à l'adaptation des ports et encourager les organismes de financement multilatéraux et bilatéraux à intégrer des activités d'adaptation dans les projets portuaires;
- h) Faire en sorte que la législation, la réglementation et les mesures d'incitation économique concourent à ce que les biens, en particulier les biens d'infrastructure, soient conçus pour favoriser la résilience;
- i) Insister sur l'importance cruciale de la disponibilité de données adéquates aux fins de l'adaptation aux changements climatiques, notamment dans le secteur des transports.

Le financement, l'énergie, la coopération, les partenariats et les rapports Sud-Sud

- a) La CNUCED devrait continuer d'apporter une assistance aux PEID, en particulier pour les aider à accéder aux programmes de renforcement des capacités et aux mécanismes de financement;
- b) Promouvoir et accroître le financement international public et les contributions du secteur privé;
- c) Améliorer la capacité des PEID de mobiliser des ressources intérieures;
- d) Améliorer l'aptitude des PEID à bénéficier du Fonds vert pour le climat;
- e) Promouvoir la coordination des donateurs;
- f) Les PEID devraient prendre les choses en main et, à côté des partenariats et des mécanismes financiers mondiaux, rechercher des solutions financières aux niveaux local et national;
- g) Fournir une assistance dans le domaine de la garantie des risques associés aux changements climatiques et aux catastrophes naturelles;
- h) Bien exploiter l'information disponible pour mobiliser des financements privés importants;

- i) Rechercher des moyens originaux de développer les biens en multipliant les retombées et les sources de financement;
- j) Prendre des dispositions pour réduire la forte dépendance des PEID à l'égard des importations de combustibles fossiles coûteux;
- k) Les PEID devraient investir dans des sources d'énergie de substitution dans tous les secteurs, et ces investissements devraient être encouragés;
- l) Faciliter le financement des transports maritimes durables;
- m) Améliorer la coordination des activités entre organismes des Nations Unies pour mieux comprendre les problèmes des PEID et veiller à ce que leurs besoins particuliers soient pris en compte dans les débats et les négociations;
- n) S'attaquer au paradoxe insulaire et au piège du revenu intermédiaire qui affaiblissent les PEID;
- o) Promouvoir l'octroi aux PEID d'un traitement spécial semblable à celui dont bénéficient les PMA;
- p) Appuyer la création d'un statut spécial et d'un programme mondial d'assistance technique aux PEID;
- q) Partager les expériences et les meilleures pratiques entre les pays;
- r) Promouvoir des partenariats et mécanismes de coopération plus efficaces au niveau interrégional, entre PEID et avec les partenaires internationaux de développement.

II. Questions d'organisation

A. Élection du bureau

(Point 1 de l'ordre du jour)

47. À sa séance plénière d'ouverture, le 24 novembre 2014, la Réunion d'experts pluriannuelle a élu M. Martin Eze (Nigeria) Président et M. Ralph Osterwoldt Vice-Président-Rapporteur (Canada).

B. Adoption de l'ordre du jour et organisation des travaux

(Point 2 de l'ordre du jour)

48. Également à sa séance plénière d'ouverture, la Réunion d'experts pluriannuelle a adopté l'ordre du jour provisoire de la session (publié sous la cote TD/B/C.I/MEM.7/7), qui se lisait comme suit:

1. Élection du bureau.
2. Adoption de l'ordre du jour et organisation des travaux.
3. Petits États insulaires en développement: problèmes rencontrés en matière de transport et de logistique commerciale.
4. Adoption du rapport de la réunion.

C. Résultats de la session

49. À sa séance plénière de clôture, le 26 novembre 2014, la Réunion d'experts pluriannuelle a décidé que le Président établirait un résumé des débats.

D. Adoption du rapport de la réunion

(Point 4 de l'ordre du jour)

50. Également à sa séance plénière de clôture, la Réunion d'experts pluriannuelle a autorisé le Vice-Président-Rapporteur à établir, sous l'autorité du Président, le rapport final après la clôture de la session.

Annexe

Participation*

1. Les représentants des États membres de la CNUCED ci-après ont participé à la session:

Afghanistan	Madagascar
Arabie saoudite	Maldives
Azerbaïdjan	Maroc
Barbade	Maurice
Bélarus	Myanmar
Bénin	Népal
Brésil	Nigéria
Canada	Oman
Chili	Papouasie-
Chine	Nouvelle-Guinée
Côte d'Ivoire	République
Cuba	dominicaine
Équateur	Sainte-Lucie
Espagne	Sénégal
Estonie	Soudan
Fidji	Trinité-et-Tobago
Guatemala	Turquie
Îles Salomon	Vanuatu
Indonésie	Venezuela
Jordanie	(République
Kazakhstan	bolivarienne du)
2. Les organismes intergouvernementaux ci-après étaient représentés à la session:
 - Centre Sud
 - Comité maritime intergouvernemental permanent
 - Groupe des États d'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique
 - Secrétariat du Forum des îles du Pacifique
 - Union européenne
3. Les organes, organismes et programmes des Nations Unies ci-après étaient représentés à la session:
 - Bureau des Nations Unies pour la réduction des risques de catastrophe
 - Bureau des Nations Unies pour les services d'appui aux projets
 - Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes
 - Programme des Nations Unies pour l'environnement
4. Les institutions spécialisées et organisations apparentées ci-après étaient représentées à la session:
 - Groupe de la Banque mondiale
 - Société financière internationale

* Cette liste ne mentionne que les pays et organismes inscrits. Pour la liste complète des participants, voir le document TD/B/C.I/MEM.7/INF.3.

5. Les organisations non gouvernementales ci-après étaient représentées à la session:

Catégorie générale

Consumer Unity and Trust Society International
International Network for Standardization of Higher Education Degrees
Village Suisse ONG

Catégorie spéciale

Association du transport aérien international
Association internationale du transport multimodal
Chambre internationale de la marine marchande
Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés
Institut international de l'océan
