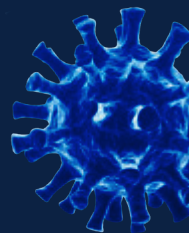




RÉSUMÉ

ÉTUDE SUR LES TRANSPORTS MARITIMES

2020



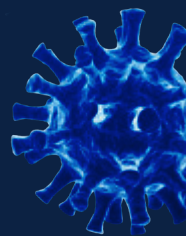
NATIONS UNIES



RÉSUMÉ

ÉTUDE SUR LES TRANSPORTS MARITIMES

2020



© 2020, Nations Unies

Tous droits réservés pour tous pays

Les demandes de reproduction ou de photocopie d'extraits de la présente publication doivent être adressées au Copyright Clearance Center depuis le site Web copyright.com.

Toutes les autres demandes concernant les droits et autorisations, y compris les droits dérivés, sont à adresser à :

United Nations Publications

300 East 42nd Street

New York, New York 10017

United States of America

Courriel : publications@un.org

Site Web : un.org/publications



Les observations, interprétations et conclusions exprimées dans la présente publication sont celles des auteurs et ne reflètent pas nécessairement les vues de l'Organisation des Nations Unies, de ses fonctionnaires ou des États Membres.

Les appellations employées dans la présente publication et la présentation des données qui y figurent n'impliquent de la part de l'Organisation des Nations Unies aucune prise de position quant au statut juridique des pays, territoires, villes ou zones, ou de leurs autorités, ni quant au tracé de leurs frontières ou limites.

La mention d'une entreprise ou d'un procédé breveté n'implique aucune approbation de la part de l'Organisation des Nations Unies.

Publication des Nations Unies publiée par la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement.

UNCTAD/RMT/2020 (Résumé)

RÉSUMÉ

La pandémie de maladie à coronavirus (COVID19) a montré combien les nations du monde dépendaient les unes des autres et enclenché de nouvelles tendances d'évolution des transports maritimes. Le moment est décisif pour le secteur qui doit faire face non seulement aux préoccupations immédiates soulevées par la pandémie, mais aussi à des considérations à plus long terme, allant des changements dans la conception des chaînes d'approvisionnement et les modèles de mondialisation à l'évolution des habitudes de consommation et de dépenses, à l'intérêt croissant pour l'évaluation des risques et la résilience, et au renforcement des objectifs mondiaux de durabilité et de réduction des émissions de carbone. Le secteur est aussi aux prises avec les répercussions du protectionnisme croissant et des politiques de repli sur soi.

La pandémie a mis en évidence l'importance du secteur des transports maritimes, indispensable au maintien de l'approvisionnement en biens essentiels et des activités commerciales mondiales pendant la crise, pendant la phase de reprise et au moment du retour à la normale. De nombreuses entités, dont la CNUCED et d'autres organismes internationaux, ont formulé des recommandations et des lignes directrices invitant à garantir la continuité de l'activité du secteur, tout en protégeant les travailleurs portuaires et les gens de mer contre les effets de la pandémie. Elles ont insisté sur la nécessité pour les navires de se conformer aux exigences internationales, y compris aux restrictions sanitaires, et pour les ports de rester ouverts au trafic maritime et aux opérations de transport intermodal.



Le commerce maritime international soumis à rude épreuve

La crise sanitaire et économique mondiale provoquée par la pandémie a bouleversé la situation du commerce et des transports par voie maritime et sensiblement compromis les perspectives de croissance. La CNUCED prévoit un recul de 4,1 % du volume du commerce maritime international en 2020. Dans le contexte de désorganisation des chaînes d'approvisionnement, de contraction de la demande et d'incertitude créé par la pandémie, l'économie mondiale a été durement touchée, à la fois sur le front de l'offre et sur celui de la demande.

Ces faits sont survenus dans une année 2019 déjà caractérisée par une activité déprimée et un essoufflement du commerce maritime international. Des tensions commerciales persistantes et de grandes incertitudes politiques ont freiné la progression du produit économique mondial et du commerce international de marchandises. En 2019, les volumes ont augmenté de 0,5 %, contre 2,8 % en 2018, atteignant 11,08 milliards de tonnes. Parallèlement, le trafic mondial de conteneurs dans les ports a crû de 2 % seulement, contre 5,1 % en 2018.

Les tensions commerciales ont fait évoluer la structure des échanges commerciaux. La quête de nouveaux marchés et de nouveaux fournisseurs a détourné les flux de marchandises de la Chine vers d'autres pays, notamment en Asie du Sud-Est. Les États-Unis ont pu compenser légèrement la baisse de leurs exportations vers la Chine en augmentant leurs exportations vers le reste du monde. Selon des estimations, les nouvelles surtaxes douanières ont fait reculer le commerce maritime de 0,5 % en 2019, mais globalement, leurs effets ont été atténués par la découverte de débouchés sur d'autres marchés.



L'augmentation de la capacité de charge des navires reste une préoccupation dans le secteur des transports maritimes de conteneurs

Au début de 2020, la flotte mondiale comptait 98 140 navires de commerce de 100 tonneaux de jauge brute ou plus, ce qui représentait une capacité de 2,06 milliards de tonnes de port en lourd. En 2019, la flotte commerciale mondiale a augmenté de 4,1 %. C'est son taux de croissance le plus élevé depuis 2014, mais il reste inférieur à ceux observés pendant la période 2004-2012.

Les transporteurs de gaz ont connu la croissance la plus rapide, devant les pétroliers, les vraquiers et les navires porte-conteneurs. Les plus grands navires porte-conteneurs ont augmenté leur capacité de charge de 10,9 %. Par leur taille, les navires porte-conteneurs rivalisent aujourd'hui avec les plus grands pétroliers et surpassent les plus grands vraquiers secs et navires de croisière. L'évolution passée des autres types de navires, et les limites auxquelles sont désormais parvenus les chenaux de navigation, les infrastructures portuaires et les chantiers navals, autorisent à penser que les navires porte-conteneurs ont probablement atteint leur taille maximale.

Des économies d'échelle qui bénéficient surtout aux transporteurs

Des ports plus grands, capables d'enregistrer plus d'escales et d'accueillir des navires plus imposants, affichent un rendement plus élevé et une meilleure connectivité. Par exemple, une augmentation de 1 % du nombre d'escales dans un port à conteneurs correspond à une diminution de 0,18 % du temps d'immobilisation d'un navire au port par conteneur. Dans le même ordre d'idées, une augmentation de 1 % de la taille moyenne des navires pouvant être accueillis dans les ports d'escale correspond à une diminution de 0,52 % du temps d'immobilisation au port par conteneur.

Les économies d'échelle obtenues par la mise en service de navires plus grands ne profitent pas nécessairement aux ports et aux fournisseurs de services de transports intérieurs, car les coûts totaux de transport augmentent souvent tout au long de la chaîne logistique. Il est fréquent qu'une augmentation du volume moyen d'escale ou de la taille moyenne des navires fasse culminer la demande en camions, aires de stockage et connexions intermodales et rende nécessaire d'investir davantage dans le dragage et l'achat de grues de plus grande taille.

Les marchandises étant acheminées par des navires plus grands vers des ports moins nombreux, le nombre d'entreprises actives dans le secteur est souvent réduit. Les économies de coûts réalisées par les acteurs maritimes ne se répercutent pas toujours sur les clients sous la forme de taux de fret moins élevés. Cela est plus manifeste dans les petits États insulaires en développement, qui ne comptent que quelques prestataires de services en activité. Les coûts supplémentaires devront être supportés par les chargeurs, les ports et les fournisseurs de services de transports intérieurs. Autrement dit, les économies d'échelle obtenues par la mise en service de navires plus grands profitent surtout aux transporteurs.

Une évolution positive des taux de fret malgré la pandémie

Les déséquilibres structurels du marché des transports maritimes de conteneurs restant préoccupants, les transporteurs maritimes réguliers ont surveillé de près l'offre de capacité des navires et l'ont adaptée à la demande, qui a été inférieure en 2020. Cette contraction de la demande



a contraint les entreprises de transport de conteneurs à adopter des mesures plus rigoureuses pour gérer l'offre de capacité de charge et réduire les coûts. Au deuxième trimestre de 2020, les transporteurs ont commencé à réduire sensiblement l'offre de capacité, selon des techniques de gestion qui ont consisté notamment à suspendre des services, organiser des traversées à vide et dérouter des navires. En raison de ces interruptions de services et de cette baisse de l'offre de capacité, les chargeurs ont bénéficié de moins d'espace pour le transport de leurs marchandises et subi des retards de livraison, ce qui a désorganisé les chaînes d'approvisionnement.

Au premier semestre de 2020, on observait des taux de fret plus élevés sur la plupart des routes maritimes et des bénéfices plus importants pour de nombreux transporteurs, en comparaison avec 2019. Il est sans doute légitime d'avoir cherché à atténuer les effets de la crise en maintenant les taux de fret à des niveaux permettant de garantir la viabilité du secteur, mais la réduction de l'offre de capacité à plus long terme et pendant la phase de reprise de la demande sera problématique pour les acteurs du commerce et des transports par voie maritime, y compris les chargeurs et les ports.

Des taux de fret très instables dans les segments du vrac sec et du vrac liquide

En mars et avril 2020, les tarifs des navires-citernes ont flambé, provoquant une hausse de la demande en unités flottantes de stockage. Le marché pétrolier était en situation de « super contango ». Autrement dit, le prix au comptant était bien inférieur au prix à terme, ce qui assurait un surcroît de bénéfices à ceux qui pouvaient stocker du pétrole et le vendre ultérieurement. Des négociants ont affrété des navires-citernes pour stocker du pétrole brut tant que les prix étaient bas, ce qui a laissé peu de navires disponibles pour les opérations de transport et soutenu le niveau des tarifs des navires-citernes. En mai 2020, les taux de fret ont chuté ; le tiers environ de la flotte qui avait servi au stockage de pétrole a été réaffectée au trafic maritime et l'offre pétrolière a augmenté.

Les taux de fret en vrac sec ont continué d'évoluer au gré des déséquilibres de l'offre et de la demande, qui se sont encore creusés sous l'effet de la pandémie. Ils ont donc été très instables, en particulier dans les catégories des plus grands navires.



Des gens de mer essentiels et une coopération internationale déterminante

En raison des restrictions imposées par la pandémie, de nombreux gens de mer n'ont pas pu retourner sur terre et ont vu leur période de service, déjà longue de plusieurs mois, encore prorogée, car leur remplacement ou leur rapatriement était impossible. Cette situation était insoutenable, à la fois du point de vue de la santé et du bien-être de cette catégorie de travailleurs et de la sécurité de l'exploitation des navires. Quant aux gens de mer qui n'étaient pas en service, ils n'ont pas pu retourner travailler, ce qui a eu des conséquences désastreuses pour leur revenu personnel. La CNUCED et d'autres entités ont demandé que les marins et autres gens de mer, quelle que soit leur nationalité, soient considérés comme des travailleurs essentiels et autorisés à déroger aux restrictions de déplacement afin que la relève des équipages puisse être assurée. De plus, des lignes directrices provisoires ont été élaborées à l'intention des États du pavillon. Elles permettent de prolonger la durée de validité des licences et certificats des gens de mer et des navires, prévus par les instruments contraignants de l'Organisation maritime internationale (OMI) et de l'Organisation internationale du Travail (OIT).



La durabilité des transports maritimes, la décarbonisation et la lutte contre la pollution causée par les navires restent des priorités

Le secteur des transports maritimes continue d'être modelé par les exigences environnementales. Les transporteurs doivent à la fois maintenir leurs niveaux de service et réduire leurs coûts, et garantir la durabilité de leurs activités. Les émissions de gaz à effet de serre dues au trafic maritime international restent l'un des principaux sujets de préoccupation de la communauté internationale. Pour atteindre l'objectif ambitieux défini dans sa stratégie initiale de réduction des émissions de gaz à effet de serre provenant des navires, l'OMI a progressé dans les domaines de l'efficacité énergétique des navires et des carburants de remplacement et encouragé l'élaboration de plans nationaux de réduction des émissions de gaz à effet de serre dues au trafic maritime international. L'augmentation de la taille des navires, conjuguée à divers gains d'efficacité et au recyclage des navires moins performants, a freiné les émissions de dioxyde de carbone, malgré la hausse du tonnage total de la flotte. On peut raisonnablement s'attendre à d'autres gains au

cours de la prochaine décennie, à mesure que des navires de conception plus moderne et plus écologique remplaceront les navires plus anciens et moins performants. Cependant, ces améliorations marginales ne suffiront pas pour atteindre l'objectif fixé par l'OMI, à savoir réduire, d'ici à 2050, les émissions mondiales annuelles de gaz à effet de serre d'au moins 50 % par rapport à leurs niveaux de 2008. Pour y parvenir, des changements radicaux s'imposent dans les technologies des moteurs et des carburants.

En ce qui concerne la protection du milieu marin et la conservation et l'utilisation durable de la biodiversité marine, des dispositions ont été prises récemment ou sont en passe de l'être dans plusieurs domaines. On peut mentionner la limitation des émissions d'oxydes de soufre, avec la mise en œuvre de la règle « OMI 2020 », la gestion des eaux de ballast, les mesures visant à contrôler l'encrassement biologique des navires, la lutte contre la pollution causée par les plastiques et les microplastiques, les considérations relatives à la sécurité des nouveaux mélanges de carburants et des combustibles de substitution pour moteurs marins, et la conservation et l'utilisation durable de la biodiversité marine des zones ne relevant pas de la juridiction nationale.



La règle de l'OMI sur la limitation des émissions d'oxydes de soufre, entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2020, avait d'abord été considérée comme relativement facile à mettre en œuvre. Mais c'était sans compter sur les difficultés qui résulteraient des effets perturbateurs de la pandémie. L'interdiction de transporter du fuel-oil non conforme, qui doit aider à limiter la teneur en soufre des carburants utilisés par les navires, a pris effet en mars 2020. Elle a été peu appliquée par les autorités chargées du contrôle par l'État du port, en raison des mesures mises en place en vue de réduire le nombre d'inspections et de maîtriser le risque de propagation du coronavirus. Il sera important de garantir qu'aucun retard ne compromette l'application de la règle de l'OMI à long terme.

Les notions de durabilité et de résilience prennent tout leur sens dans les petits États insulaires en développement

Au vu des effets de la pandémie sur l'ensemble de leur économie, les petits États insulaires en développement pourraient bien devenir encore plus vulnérables et, partant, avoir plus besoin que jamais de systèmes

de transport durables et résilients. En raison de leur taille et de leurs caractéristiques géographiques, topographiques et climatiques, ils ont déjà connu des difficultés particulières en matière de transport et de logistique, qui se traduisent par une connectivité bien plus faible, des exportations peu diversifiées et de faibles volumes de fret, des économies d'échelle limitées, des coûts de transport plus élevés et une exposition aux chocs extérieurs – comme la pandémie l'a montré.

Quelques petits États insulaires en développement figurent parmi les pays où le temps de relâche dans le port est le plus long et les services de transports sont les moins fréquents. En conséquence, ils doivent faire face à des déséconomies d'échelle, sont peu compétitifs et offrent peu d'options aux importateurs et aux exportateurs. En revanche, d'autres petits États insulaires en développement sont capables d'accueillir des services de transbordement et de mettre les navires supplémentaires utilisés à cette fin au service du commerce intérieur, à l'instar des Bahamas, de la Jamaïque et de Maurice. En servant de ports d'éclatement aux navires marchands d'autres pays, ces États insulaires ont amélioré la connectivité de leurs propres transports maritimes réguliers, ce qui a ensuite profité aux importateurs et aux exportateurs.

En raison de leur vulnérabilité, les petits États insulaires en développement sont particulièrement exposés aux chocs et aux perturbations, y compris aux effets d'une pandémie et aux facteurs liés aux changements climatiques. Afin que ces États disposent de systèmes de transports maritimes durables et résilients, il faut sans délai adopter des mesures et des programmes d'investissement qui favorisent les modes de transports maritimes intérieurs et interrégionaux à faible émission de carbone et qui améliorent la connectivité. Il faut également prendre des mesures permettant d'anticiper et d'atténuer les risques de perturbation et d'adapter les infrastructures de transport côtier aux effets des changements climatiques et à d'autres facteurs de stress.

Les enseignements tirés de la pandémie

Comme le rappellent les observations de certaines parties prenantes qui ont contribué au chapitre 4 de la présente publication, les transports maritimes sont essentiels au maintien des flux commerciaux et à la continuité des chaînes d'approvisionnement, en temps normal et en temps de crise. Les résultats constatés peuvent varier en fonction de



la situation préexistante et du degré de préparation du pays, mais dans l'ensemble, les échanges commerciaux et l'acheminement des biens essentiels se sont poursuivis pendant la pandémie, grâce aux acteurs des transports maritimes et de la logistique. Il reste qu'un certain nombre de facteurs susceptibles d'influer largement sur les transports maritimes et le commerce ont aussi été observés. Ces facteurs sont décrits ciaprès.

Un changement de paradigme – la gestion des risques et le renforcement de la résilience deviennent les nouveaux mots d'ordre des décideurs et des entreprises.

Les plans de continuité des opérations et les dispositifs d'intervention d'urgence n'ont jamais été aussi indispensables que pendant la pandémie. Cette crise a montré combien il était nécessaire qu'à l'avenir, les transports maritimes soient pensés en fonction de leur exposition aux risques et que les capacités de gestion des risques et de renforcement de la résilience soient développées. Le secteur ne pourra être rendu plus résilient que si l'on comprend les risques auxquels il est exposé, les raisons de sa vulnérabilité et les pertes qu'il pourra subir. Les décideurs et les acteurs du secteur devraient s'employer de plus en plus à élaborer des directives d'intervention d'urgence et des plans de continuité des opérations en prévision des perturbations futures. Il est probable que la présence de critères d'évaluation et de gestion des risques, de solutions de numérisation et de dispositifs harmonisés d'intervention d'urgence en cas de catastrophe se généralise dans les politiques nationales et régionales sur les transports. Les programmes des décideurs et les plans d'activité des entreprises doivent accorder plus d'importance aux systèmes d'alerte rapide, à la conception de scénarios, à l'amélioration de la qualité des prévisions, au partage d'informations, à la transparence de bout en bout, à l'analyse des données, aux plans de continuité des opérations et aux compétences de gestion des risques.

Une évolution accélérée des modèles de mondialisation et des types de conception des chaînes d'approvisionnement.

Le ralentissement de la mondialisation, illustré par la baisse du ratio commerce/produit intérieur brut (PIB) depuis la crise financière de 2008 et la régionalisation des échanges commerciaux, devrait être encore plus marqué après la pandémie, du fait du raccourcissement des chaînes d'approvisionnement (délocalisation de proximité, relocalisation) et du surstockage. Il deviendra plus important d'investir dans le stockage et l'entreposage pour garantir des stocks de sécurité suffisants. Le modèle bien établi de la chaîne



d'approvisionnement juste à temps sera revu et modifié afin de tenir compte de questions comme celles de la résilience et de la robustesse. Une plus grande attention sera portée à la diversification des circuits d'approvisionnement, d'acheminement et de distribution. Le processus de transition vers des sources d'approvisionnement multiples, au lieu d'une source unique, se poursuivra. Il répond non seulement à la volonté de réduire les coûts et les délais, mais aussi à des objectifs de gestion des risques et de résilience.

De nouvelles habitudes de consommation et de dépenses. Les goûts et les habitudes de consommation et d'achat continuent d'évoluer, et il en résultera probablement des changements dans les besoins en matière de production et de transports, notamment parce qu'après la pandémie, les consommateurs recourront encore plus au commerce électronique et seront à la recherche de biens plus personnalisés. Ces tendances devraient mettre en avant le problème de la gestion du dernier kilomètre et inciter à raccourcir les chaînes d'approvisionnement par l'utilisation de l'impression 3D et de la robotique. Elles feront augmenter la demande en aires de stockage et d'entrepôt et, ce faisant, conduiront à la rupture avec les modèles en place, axés sur la gestion des stocks à flux tendus.

Les atouts évidents de la numérisation et de la dématérialisation. La technologie, la numérisation et l'innovation investiront plus profondément les chaînes d'approvisionnement et leurs réseaux de distribution, y compris les domaines des transports et de la logistique. L'adoption d'outils technologiques et la connaissance des tout derniers progrès en date ne seront plus des options, mais bien des obligations. La pandémie a montré que ce sont ceux qui avaient été les premiers à miser sur la technologie qui avaient le mieux surmonté les difficultés (par exemple, les sites de commerce électronique et les plateformes en ligne, les utilisateurs de la technologie de la chaîne de blocs et les entreprises de logistique tierce partie faisant appel aux technologies de l'information). La numérisation des interactions et échanges d'informations a joué un rôle déterminant dans le maintien des opérations de transport maritime pendant la pandémie. Elle a contribué à maintenir la continuité des services de transport et des processus commerciaux, tout en réduisant le risque de propagation du coronavirus. Le déploiement rapide d'outils technologiques a permis aux entreprises de poursuivre leurs activités et aux pouvoirs publics leurs missions. Dans une période caractérisée par la désorganisation des chaînes d'approvisionnement, le



recours au télétravail et le rôle accru du commerce en ligne d'entreprise à consommateur dans les activités des entreprises, il a ainsi été possible de maintenir des échanges commerciaux internationaux et de répondre aux nouvelles attentes des consommateurs.

Une utilisation bien plus fréquente des documents commerciaux électroniques. Les pouvoirs publics se sont efforcés de garder leurs ports opérationnels et de faciliter le recours aux nouvelles technologies et la numérisation. En outre, les associations professionnelles cherchent à faire en sorte que les équivalents électroniques des connaissances négociables soient plus souvent utilisés et soient aussi plus largement acceptés par les autorités, les banques et les assureurs. L'acceptation et l'utilisation des documents commerciaux électroniques et la préparation efficace des systèmes juridiques à cette nouvelle situation ne seront pas possibles sans une coopération et une coordination au niveau international. Les entreprises, en particulier les petites et moyennes entreprises des pays en développement, qui peuvent ne pas avoir accès aux technologies ou aux moyens de mise en œuvre nécessaires, devront peut-être renforcer leurs capacités.



Une plus grande importance de la normalisation et de l'interopérabilité. Pour que les ports et les compagnies maritimes puissent tirer parti de l'analyse comparative, il faut que les données en cause soient comparables et que les types de navires, les indicateurs de résultat, les définitions et les critères soient normalisés. Par exemple, on peut envisager qu'à long terme, la fiche d'évaluation du rendement des ports établie par la CNUCED puisse être couramment utilisée dans le secteur et devienne finalement une référence mondialement acceptée, qui contribue à l'amélioration constante des ports. La CNUCED s'emploie à obtenir qu'un plus grand nombre de pays et d'entités portuaires du réseau Train for Trade rendent compte de leurs résultats dans la fiche d'évaluation du rendement des ports.

La cybersécurité, nouvel enjeu de premier plan. Pendant la pandémie, les cyberattaques se sont multipliées dans le secteur des transports maritimes, les entreprises n'ayant pas toujours les moyens de se doter d'une protection efficace, notamment en raison des restrictions de déplacement, des mesures de distanciation physique et de la récession économique. À l'heure où les navires et les ports sont mieux connectés et plus intégrés dans les réseaux des technologies

de l'information, il devient essentiel de mettre en œuvre et de renforcer sans délai les mesures de cybersécurité. De nouvelles résolutions de l'OMI invitent à garantir que les risques relatifs à la cybersécurité soient correctement pris en considération dans les systèmes de gestion de la sécurité. Les armateurs qui ne prennent pas de mesures en ce sens s'exposent non seulement aux risques précités, mais aussi à celui de voir leurs navires immobilisés par les autorités chargées du contrôle par l'État du port, qui doivent faire respecter les dispositions applicables. Les risques relatifs à la cybersécurité vont probablement continuer de prendre de l'ampleur, du fait de la plus grande dépendance à l'égard du commerce électronique et de la préférence de plus en plus donnée aux interactions virtuelles à tous les niveaux. Tous les pays s'en trouveront plus vulnérables, au point qu'il puisse en résulter des effets paralysants sur des chaînes d'approvisionnement et des services essentiels.

L'adaptation des transports maritimes aux nouvelles conditions d'exploitation.

En plus de créer un excédent d'offre de capacité de charge des navires, qui reste problématique pour les transporteurs, la pandémie et ses répercussions vont accentuer les pressions concurrentielles et conduire les acteurs du secteur à s'engager de plus en plus sur de nouvelles voies pour garantir la pertinence, la rentabilité et la continuité de leurs activités. Des compagnies de navigation et des exploitants portuaires s'intéressent de plus en plus aux débouchés que la chaîne d'approvisionnement est susceptible de leur offrir par la voie de la logistique terrestre. Leur objectif est d'être plus proches des chargeurs et de se poser en fournisseurs de services fiables tout au long du processus logistique. Face aux préoccupations soulevées par la concentration du marché et la constitution d'oligopoles, les tendances à la rationalisation, au regroupement et à l'intégration des services en vue d'une concurrence saine doivent être surveillées de près.

Une action systémique et coordonnée de plus en plus nécessaire au niveau mondial.

La pandémie a montré combien il était important d'agir de manière coordonnée face à des bouleversements internationaux aux multiples répercussions. Ce constat a été général, comme il ressort du document appelant à l'action établi par l'équipe spéciale COVID-19 chargée de la gestion des risques géopolitiques, mise en place par le Cadre d'action pour une exploitation commerciale durable de l'océan du Pacte mondial des Nations Unies. Ce document contient des recommandations invitant les responsables politiques à



prendre sans délai des mesures pour garantir la continuité des chaînes d'approvisionnement mondiales qui sont tributaires des océans car, par leur ampleur, leur complexité et leur urgence, les problèmes posés par la pandémie nécessitent une solution globale, systémique et coordonnée au niveau mondial¹ ; ils ne peuvent pas être traités au cas par cas, de façon bilatérale ou entre un nombre limité de pays.

Les six mesures à prendre pour se préparer à l'après-pandémie

En réaction à la pandémie et aux problèmes que continuent de rencontrer les secteurs du commerce et des transports maritimes dans les pays en développement, des mesures doivent être prises sans délai dans six domaines d'action.



1. **Soutenir le commerce afin qu'il puisse contribuer efficacement à la croissance et au développement.** Les tensions commerciales, le protectionnisme, les restrictions à l'exportation, en particulier celles qui s'appliquent à des biens essentiels en période de crise, entraînent des coûts économiques et sociaux qui, dans la mesure du possible, doivent être évités. Il faudrait en outre remédier aux mesures non tarifaires et autres obstacles au commerce, par exemple par le renforcement des mesures de facilitation du commerce et l'automatisation des procédures douanières.
2. **Aider à redéfinir la mondialisation à des fins de durabilité et de résilience.** Les bouleversements causés par la pandémie ont ranimé le débat sur les risques associés à l'internationalisation de la production manufacturière et à l'extension des chaînes d'approvisionnement. Pour modifier la conception des chaînes d'approvisionnement et obtenir des résultats qui participent à la réalisation du Programme 2030 et de ses objectifs de développement durable, les diverses options possibles devront être examinées attentivement. Par exemple, si l'on raccourcit les chaînes d'approvisionnement en optant pour la relocalisation ou la délocalisation de proximité,

¹ Voir www.unglobalcompact.org/news/4534-05-05-2020 et https://ungc-communications-assets.s3.amazonaws.com/docs/publications/Call-To-Action_Imminent-Threats-to-the-Integrity-of-Global-Supply-Chains.pdf.

l'on peut réduire les coûts de transport et la consommation de carburant. Cependant, cela n'assure pas la pérennité des chaînes d'approvisionnement, qui restent à la merci de perturbations futures, susceptibles de survenir en n'importe quel point du globe. Pour parvenir à une plus grande résilience, il sera préférable de diversifier les sources d'approvisionnement plutôt que de dépendre d'un site de production unique, dans le pays ou à l'étranger. Le débat devrait surtout porter sur la manière d'atténuer les effets des modèles de mondialisation non durables afin de créer plus de valeur et d'en faire profiter un plus grand nombre de pays.

3. **Promouvoir l'adoption des technologies et la numérisation.**

Il faudrait contribuer à une transformation numérique qui améliore la résilience des chaînes d'approvisionnement et de leurs réseaux de transport. Pour exercer sa fonction de liaison entre les pays et les composantes des chaînes d'approvisionnement, le secteur des transports maritimes devrait chercher à atténuer les effets de la crise en investissant dans les technologies et en adoptant des outils qui répondent aux besoins des chaînes d'approvisionnement du futur et participent au renforcement de la résilience. La numérisation devrait permettre des gains d'efficacité, y compris d'efficacité énergétique, et des gains de productivité dans les transports (par exemple, grâce aux ports et navires intelligents). Elle devrait aussi aider les pays à tirer parti des capacités de commerce électronique et des avantages de la facilitation des transports pour stimuler leurs activités commerciales. Pour obtenir de meilleurs résultats, la cybersécurité devrait être renforcée à tous les niveaux.

4. **Exploiter les données pour assurer un suivi et orienter la prise de décisions.**

La mobilisation de capacités liées aux données, secteur où les progrès sont rapides, peut être un moyen de faciliter la prévision de la croissance et le suivi des facteurs de reprise. Les nouvelles sources de données et les nouvelles possibilités offertes par la numérisation permettent l'adoption de politiques améliorées et une meilleure analyse de celles-ci. La pandémie a montré les avantages qu'il y avait à disposer de données en temps réel sur les mouvements des



navires et le trafic portuaire ainsi que d'informations sur les calendriers d'expédition pour établir des systèmes d'alerte rapide qui serviront la croissance économique et le commerce maritime.

5. **Renforcer la résilience et la capacité d'adaptation des systèmes de transports maritimes.** Les investissements dans la gestion des risques et la préparation des interventions d'urgence ne doivent pas se limiter aux périodes de pandémie. La gestion des risques et la pérennisation des chaînes d'approvisionnement nécessitent que les opérations de transport soient mieux appréhendées, de leur début jusqu'à leur fin. Cela suppose d'élaborer des programmes établissant les mesures et les protocoles qui devront être mis en œuvre en situation de crise, sans que cela compromette la continuité des activités. Une attention particulière doit être accordée aux préoccupations des gens de mer, pour la plupart originaires de pays en développement. La collaboration entre les États du port et entre les différents acteurs du secteur au niveau national reste essentielle pour améliorer les modalités de relève des équipages et garantir des procédures normalisées et des protocoles de gestion des risques.
6. **Maintenir la dynamique en ce qui concerne la durabilité, l'adaptation aux changements climatiques et le renforcement de la résilience.** La réduction des émissions de dioxyde de carbone dues au trafic maritime et la transition énergétique amorcée en vue de l'abandon des combustibles fossiles devraient rester des priorités. Les États pourraient établir des plans de relance qui, en plus de soutenir la reprise économique, encouragent l'adoption de mesures dans d'autres domaines d'action prioritaires tels que l'adaptation aux changements climatiques et l'atténuation de leurs effets. Plus concrètement, les mesures adoptées après la pandémie devraient aider le secteur des transports maritimes à devenir encore plus vert et plus durable. En attendant, les obstacles à la durabilité et à la résilience, comme la faible connectivité des petits États insulaires en développement et les difficultés d'adaptation aux changements climatiques, restent au centre des préoccupations. Dans les petits États insulaires



en développement, les infrastructures de transport côtier sont indispensables au commerce extérieur, au tourisme et à la sécurité alimentaire et énergétique. La production et la diffusion de données et d'informations « sur mesure » jouent un rôle important dans l'évaluation des risques, l'amélioration de la connectivité, la définition de mesures d'adaptation efficaces, l'élaboration d'études ciblées et l'instauration d'une collaboration multipartite et multidisciplinaire fructueuse. Il est en outre plus important que jamais que les pays les moins avancés progressent sur la voie d'une croissance économique durable (cible 8.1 des objectifs de développement durable) s'ils veulent devenir plus résilients et mieux à même de surmonter d'autres perturbations.

La pandémie est une épreuve de vérité, non seulement pour la mondialisation, mais aussi pour la solidarité et la collaboration entre les pays. Les bons résultats des mesures précitées dépendront de l'efficacité de la collaboration internationale, c'est-à-dire de sa capacité d'aboutir à une action coordonnée. Cette coordination est également nécessaire dans le cadre de la normalisation des données, du suivi du rendement des ports et de l'élaboration de dispositifs de protection contre la cybercriminalité. Compte tenu des difficultés à venir, les décideurs devraient faire en sorte que les pays en développement, en particulier les plus vulnérables, comme les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement, bénéficient d'un appui financier et technique et d'une aide au renforcement des capacités.



Étude sur les transports maritimes 2020 :

unctad.org/rmt

Courriel : **rmt@unctad.org**

Pour de plus amples renseignements concernant les travaux de la CNUCED sur la logistique commerciale, veuillez consulter le site : **unctad.org/ttl**



Pour obtenir d'autres informations et vous abonner à la Transport Newsletter de la CNUCED, veuillez consulter le site :

unctad.org/transportnews