



# Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement

Distr. générale  
14 août 2017  
Français  
Original : anglais

---

**Conseil du commerce et du développement**  
**Commission du commerce et du développement**  
**Réunion d'experts pluriannuelle sur le transport,**  
**la logistique commerciale et la facilitation du commerce**  
**Cinquième session**

Genève, 23 et 24 octobre 2017

Point 3 de l'ordre du jour provisoire

## **La logistique commerciale et le Programme de développement durable à l'horizon 2030**

### **Note du secrétariat de la CNUCED**

#### *Résumé*

En 2015, la communauté internationale a adopté le Programme de développement durable à l'horizon 2030, qui est sans précédent de par son ampleur et son ambition. Intégrés et indissociables, les 17 objectifs de développement durable et 169 cibles du Programme 2030 visent à concilier les trois dimensions du développement durable, traduisent une vision commune et orientent l'action collective en faveur d'un développement économiquement viable, socialement inclusif et respectueux de l'environnement. La communauté internationale se concentre maintenant sur les moyens d'atteindre les objectifs de développement durable.

Le transport et la facilitation du commerce, principaux domaines de la logistique commerciale, englobent des activités d'importance stratégique pour le commerce mondialisé, les chaînes d'approvisionnement et l'interconnexion de l'économie mondiale. Ces facteurs intersectoriels sont profondément enracinés dans le Programme 2030 et nécessaires, directement et indirectement, à la réalisation de plusieurs objectifs.

La CNUCED est depuis longtemps consciente des liens étroits qui existent entre le développement durable et la logistique commerciale. L'attention accordée à l'examen intégré des dimensions économique, sociale et environnementale du transport et de la facilitation du commerce s'est encore accentuée ces dernières années, comme l'attestent les mandats successifs de la CNUCED, à savoir l'Accord d'Accra, le mandat de Doha et, plus récemment, le Maafikiano de Nairobi.



Dans ce contexte et sur la base des travaux menés par la CNUCED dans le domaine considéré, cette note met en lumière certaines questions ayant trait à l'interaction entre la logistique commerciale et le Programme de développement durable à l'horizon 2030, pour éclairer les débats de la cinquième session de la réunion d'experts pluriannuelle sur le transport, la logistique commerciale et la facilitation du commerce et recense les moyens qu'ont les pays d'unir leurs efforts, en collaboration avec toutes les parties prenantes concernées, pour mettre en œuvre, dans l'optique de transports durables et résilients et de la facilitation du commerce, des solutions concourant à l'exécution du Programme de développement durable à l'horizon 2030.

## I. Introduction et généralités

1. Le Programme de développement durable à l'horizon 2030 est d'une portée sans précédent et fait intervenir tous les pays, développés et en développement. Son ampleur et son ambition lui confèrent une grande force de conviction et soulignent les efforts considérables nécessaires pour traduire les décisions en actions. La communauté internationale se concentre maintenant sur les moyens d'atteindre les objectifs de développement durable (ODD).

2. Vu l'ampleur de la tâche et la nécessité d'appuyer le processus de mise en œuvre, on considère comme faisant partie intégrante du Programme 2030 les conclusions et les décisions adoptées dans le cadre d'autres processus politiques internationaux, notamment : le Programme d'action d'Addis-Abeba ; la Déclaration d'Istanbul et le Programme d'action en faveur des pays les moins avancés pour la décennie 2011-2020 ; les Modalités d'action accélérées des petits États insulaires en développement ; le Programme d'action de Vienne en faveur des pays en développement sans littoral pour la décennie 2014-2024 ; l'Accord de Paris conclu au titre de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques ; le Nouveau Programme pour les villes, adopté à la Conférence des Nations Unies sur le logement et le développement urbain durable ; et le Cadre de Sendai pour la réduction des risques de catastrophe (2015-2030). Outre ces initiatives menées par l'ONU, l'Accord sur la facilitation des échanges adopté en 2014 par les membres de l'Organisation mondiale du commerce a donné un nouvel élan au commerce international et a renforcé la dimension économique du développement durable.

3. Dans le cadre des mécanismes de suivi et d'examen, le Programme 2030 encourage les États Membres « à procéder à des examens réguliers et sans exclusive, dirigés et contrôlés par le pays, des progrès accomplis aux niveaux national et infranational »<sup>1</sup>. Il est prévu que ces examens nationaux servent de point de départ aux examens réguliers menés par le Forum politique de haut niveau pour le développement durable ; 22 examens ont été présentés en 2016 et 43 à ce jour en 2017<sup>2</sup>. Ils permettent de dresser le bilan des progrès accomplis et de prendre connaissance des moyens d'intégrer les objectifs aux stratégies et plans nationaux de développement.

4. Des liens multiples et multidimensionnels existent entre, d'une part, le transport et la facilitation du commerce et, de l'autre, le Programme 2030 et ses objectifs. L'importance de ces liens a été mise en évidence par le Groupe consultatif de haut niveau du Secrétaire général sur le transport durable, établi pour énoncer sur ce sujet des recommandations applicables aux niveaux mondial, national et local et au niveau sectoriel. En 2016, ses travaux ont abouti à l'établissement d'un rapport sur le transport durable au service du développement<sup>3</sup> et à la Conférence mondiale sur le transport durable tenue au Turkménistan en novembre. Les travaux du Groupe ont contribué à intégrer le transport durable et des

<sup>1</sup> A/RES/70/1.

<sup>2</sup> A/70/684 ; pour la liste des pays, voir : <https://sustainabledevelopment.un.org/inputs/>.

<sup>3</sup> Groupe consultatif de haut niveau du Secrétaire général sur le transport durable, 2016, *Mobilizing sustainable transport for development*. Disponible à l'adresse : <https://sustainabledevelopment.un.org/topics/sustainabletransport/highleveladvisorygroup> (Consulté le 8 août 2017).

domaines connexes de la facilitation du commerce dans le Programme 2030, grâce notamment à la Déclaration d'Achgabat sur les engagements et les recommandations de politique générale issus de la Conférence mondiale sur le transport durable, aux décisions prises au cours de la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020 et à la résolution de l'Assemblée générale intitulée « Vers une coopération de tous les acteurs du secteur des transports pour la promotion de couloirs de transit multimodal durables », adoptée en février 2016<sup>4</sup>. Ces instruments donnent un cadre directif général aux efforts nationaux et internationaux entrepris pour promouvoir la réalisation des objectifs ayant trait au transport durable et à la facilitation du commerce.

5. La CNUCED est depuis longtemps consciente des liens étroits qui existent entre le développement durable et la logistique commerciale. L'attention accordée à l'examen intégré des dimensions économique, sociale et environnementale du transport et de la facilitation du commerce s'est encore accentuée ces dernières années, comme l'attestent les mandats successifs de la CNUCED, à savoir l'Accord d'Accra, le mandat de Doha<sup>5</sup> et, plus récemment, le Maafikiano de Nairobi<sup>6</sup>. Les travaux que celle-ci mène dans le domaine de la logistique commerciale, y compris du transport et de la facilitation du commerce, contribuent directement et indirectement à atteindre plusieurs cibles (voir l'encadré).

**Les travaux de la CNUCED sur la logistique commerciale contribuent aux efforts déployés pour atteindre les cibles suivantes des objectifs de développement durable :**

1.5 : Renforcer la résilience des pauvres et des personnes en situation vulnérable et réduire leur exposition aux phénomènes climatiques extrêmes et à d'autres chocs et catastrophes d'ordre économique, social ou environnemental et leur vulnérabilité.

1.a : Garantir une mobilisation importante de ressources provenant de sources multiples, afin de doter les pays en développement de moyens adéquats et prévisibles de mettre en œuvre des programmes et politiques visant à mettre fin à la pauvreté.

3.6 : Diminuer de moitié à l'échelle mondiale le nombre de décès et de blessures dus à des accidents de la route.

3.9 : Réduire nettement le nombre de décès et de maladies dus à des substances chimiques dangereuses et à la pollution de l'air, de l'eau et du sol.

7.3 : Multiplier par deux le taux mondial d'amélioration de l'efficacité énergétique.

8.2 : Parvenir à un niveau élevé de productivité économique par la diversification, la modernisation technologique et l'innovation.

9.1 : Mettre en place une infrastructure de qualité, fiable, durable et résiliente.

9.a : Faciliter la mise en place d'une infrastructure durable et résiliente dans les pays en développement.

9.c : Accroître l'accès aux technologies de l'information et de la communication et faire en sorte que tous les habitants des pays les moins avancés aient accès à Internet à un coût abordable.

10.a : Mettre en œuvre le principe d'un traitement spécial et différencié pour les pays en développement, conformément aux accords de l'Organisation mondiale du commerce.

<sup>4</sup> A/RES/64/255 ; A/RES/70/197.

<sup>5</sup> L'Accord d'Accra a souligné la nécessité de promouvoir une croissance inclusive pour aider les pays à atteindre les objectifs de développement arrêtés au niveau international, notamment les objectifs du Millénaire pour le développement. Le mandat de Doha a mis l'accent sur la nécessité de s'attacher non seulement à créer les conditions nécessaires à une croissance économique qui s'inscrit dans la durée, mais aussi à élargir le socle de cette croissance et à la rendre plus inclusive.

<sup>6</sup> En ce qui concerne le transport et la facilitation du commerce, les paragraphes 10, 11 et 12 du Maafikiano de Nairobi (TD/519/Add.2) sont d'application générale et les alinéas suivants s'y rapportent directement : par. 38, al. j), k), p), s), x) et z) ; par. 55, al. b), f) à l), x), aa) et gg) ; par. 76, al. d), e), s) et t) ; et par. 100, al. d) et t).

10.b : Stimuler l'aide publique au développement et les flux financiers, y compris les investissements étrangers directs, en faveur des États qui en ont le plus besoin.

11.2 : Assurer l'accès de tous à des systèmes de transport sûrs, accessibles et viables, à un coût abordable.

11.6 : Réduire l'impact environnemental négatif des villes par habitant.

11.b : Accroître nettement le nombre de villes et d'établissements humains qui adoptent et mettent en œuvre des politiques et plans d'action intégrés en faveur de l'insertion de tous, de l'utilisation rationnelle des ressources, de l'adaptation aux effets des changements climatiques et de leur atténuation.

13.1 : Renforcer, dans tous les pays, la résilience et les capacités d'adaptation face aux aléas climatiques et aux catastrophes naturelles liées au climat.

13.2 : Incorporer des mesures relatives aux changements climatiques dans les politiques, les stratégies et la planification nationales.

13.3 : Améliorer l'éducation, la sensibilisation et les capacités individuelles et institutionnelles en ce qui concerne l'adaptation aux changements climatiques, l'atténuation de leurs effets et la réduction de leur impact et les systèmes d'alerte rapide.

14.1 : Prévenir et réduire nettement la pollution marine de tous types.

14.2 : Gérer et protéger durablement les écosystèmes marins et côtiers, notamment en renforçant leur résilience, afin d'éviter les graves conséquences de leur dégradation.

14.7 : Faire bénéficier plus largement les petits États insulaires en développement et les pays les moins avancés des retombées économiques de l'exploitation durable des ressources marines.

14.c : Améliorer la conservation et l'utilisation durable des océans et de leurs ressources, en application des dispositions du droit international, énoncées dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, qui fournit le cadre juridique requis pour la conservation et l'utilisation durable des océans et de leurs ressources, comme il est rappelé au paragraphe 158 de « L'avenir que nous voulons ».

16.3 : Promouvoir l'état de droit dans l'ordre interne et international et garantir à tous un égal accès à la justice.

16.5 : Réduire la corruption et la pratique des pots-de-vin sous toutes leurs formes.

16.6 : Mettre en place des institutions efficaces, responsables et transparentes à tous les niveaux.

16.7 : Faire en sorte que le dynamisme, l'ouverture, la participation et la représentation à tous les niveaux caractérisent la prise de décisions.

16.10 : Garantir l'accès de la population à l'information et à la protection des libertés fondamentales.

16.b : Promouvoir et appliquer des lois et politiques non discriminatoires pour le développement durable.

17.3 : Mobiliser des ressources financières supplémentaires de diverses provenances en faveur des pays en développement.

17.10 : Promouvoir un système commercial multilatéral universel, réglementé, ouvert, non discriminatoire et équitable sous l'égide de l'Organisation mondiale du commerce, notamment grâce à la tenue de négociations dans le cadre du Programme de Doha pour le développement.

17.11 : Accroître nettement les exportations des pays en développement.

17.12 : Permettre l'accès rapide de tous les pays les moins avancés aux marchés en franchise de droits et sans contingent, conformément aux décisions de l'Organisation mondiale du commerce.

17.14 : Renforcer la cohérence des politiques de développement durable.

17.17 : Encourager et promouvoir les partenariats publics, les partenariats public-privé et les partenariats avec la société civile, en faisant fond sur l'expérience acquise et les stratégies de financement appliquées en la matière.

*Source : A/RES/70/1.*

6. Cette corrélation souligne que le transport durable et la facilitation du commerce sont des éléments indispensables à la bonne exécution du Programme 2030. À cette fin, il faut surmonter les difficultés et les obstacles rencontrés dans ces domaines, qui peuvent être d'ordre institutionnel, juridique, financier, technologique ou liés aux capacités. Les problèmes auxquels font face de nombreux pays en développement sont souvent liés aux frais de transport, à la transparence, à la gouvernance, aux temps de transit des marchandises et aux retards, à la connectivité régionale, aux connexions interinsulaires, à l'accès aux marchés, à la participation aux réseaux de transport et de commerce concernés, au renforcement des capacités au niveau des agents d'exécution, aux besoins et aux lacunes en matière d'infrastructures, à l'efficacité énergétique, aux émissions de carbone et à la pollution de l'air, ainsi qu'aux besoins en matière de financement, de statistiques et de compétences relatives au traitement des données.

7. Dans ce contexte, il est essentiel de renforcer la durabilité de la logistique commerciale des pays en développement ainsi que le contrôle et le suivi des progrès accomplis si l'on veut mener à bien le Programme 2030. Les solutions retenues en matière de transport et de facilitation du commerce doivent non seulement être durables, mais également contribuer concrètement à la réalisation de nombreux autres objectifs, en fournissant les services de logistique commerciale nécessaires pour atteindre les ODD dont la réalisation dépend du développement économique et commercial.

8. La CNUCED, qui s'intéresse aux questions de commerce et de développement et a une longue expérience de la logistique commerciale, contribue grandement à faire avancer la mise en œuvre du Programme 2030. Au vu des possibilités offertes par le transport durable et la facilitation du commerce, il faut continuer à accorder la priorité aux efforts menés dans ces domaines pour contribuer à l'exécution du Programme. La CNUCED, qui a établi en premier les liens entre transport, facilitation du commerce et développement durable, continue d'aider les pays en développement à surmonter les difficultés et les obstacles qui compromettent la réalisation des objectifs de transport durable et de facilitation du commerce.

## **II. Questions pertinentes ayant trait à l'interaction entre le transport et la facilitation du commerce et le programme de développement durable à l'horizon 2030**

### **A. Des systèmes de transport durables et résilients contribuent à l'exécution du Programme 2030**

#### **1. Arguments en faveur de systèmes de transport de marchandises durables et résilients**

9. Des systèmes de transport durables supposent, entre autres éléments, des infrastructures, des services et des activités de transport qui soient sûrs, socialement acceptables, universellement accessibles, fiables, abordables, économes en carburant, respectueux de l'environnement, sobres en carbone et résilients face aux changements climatiques. Le secteur du transport de marchandises, source de revenus, de recettes et d'emplois, contribue en outre de manière stratégique au commerce international, au bon

fonctionnement des chaînes d'approvisionnement mondiales et à l'accès aux marchés en mettant en relation consommateurs, producteurs, importateurs et exportateurs<sup>7</sup>.

10. L'essor du transport de marchandises allant de pair avec la croissance de la population, des activités économiques et des flux commerciaux mondiaux, ce secteur est continuellement soumis à des exigences de durabilité. Il est l'un de ceux qui utilise le plus de pétrole et participe donc grandement aux émissions de carbone et à la pollution atmosphérique mondiales. Le transport de marchandises compte pour environ 7 % des émissions mondiales de dioxyde de carbone<sup>8</sup>.

11. On estime que le volume du transport international de marchandises commerciales sera multiplié par 4,3 d'ici à 2050 (par rapport à 2010)<sup>9</sup>. Entre 2010 et 2050, l'augmentation du fret routier et ferroviaire en volume devrait être comprise entre 230 % et 420 %<sup>10</sup>. On demandera de plus en plus au secteur du transport de fret d'être économiquement rentable tout en augmentant l'efficacité énergétique, la résilience, l'inclusion sociale et la conservation des ressources et en réduisant les effets néfastes sur l'environnement.

12. La conception et la mise en œuvre de systèmes de transport durable de marchandises posent problème, en particulier dans les régions en développement, et doivent être soutenues. Les principaux obstacles sont notamment l'absence de normes mondiales permettant de mesurer les résultats obtenus en matière de développement durable, l'accès limité aux technologies, le manque de coordination au niveau mondial, l'inadéquation et l'insuffisance de l'accès au financement, le manque d'investissements, le déficit d'infrastructures et le mauvais entretien des infrastructures existantes ainsi que la faiblesse des politiques nationales de soutien et des cadres juridiques et réglementaires. Dans certains cas, par exemple dans les petits États insulaires en développement et les pays en développement sans littoral, s'ajoutent à cela des contraintes supplémentaires liées à la taille, à la situation géographique, à l'insuffisance du volume des échanges et aux déséquilibres des flux commerciaux, ainsi qu'une vulnérabilité accrue aux chocs, notamment écologiques.

13. Plusieurs mesures peuvent être prises pour promouvoir le transport durable de marchandises, notamment les suivantes : adopter des mesures visant à modifier la conception des chaînes d'approvisionnement ; revoir la configuration des systèmes de transport et les réseaux de transport ; passer à des sources d'énergie et à des technologies à faible émission de carbone ; améliorer les véhicules et les technologies de propulsion ; planifier et organiser les itinéraires et les horaires de façon à réduire les distances parcourues à vide et à optimiser les opérations ; utiliser les modes de transport de voyageurs les plus écologiques ; améliorer l'aménagement du territoire ; assurer un meilleur accès aux technologies de l'information et de la communication ; et harmoniser les cadres réglementaires du transport international.

14. Certains observateurs ont noté que le passage au transport durable nécessitait de réorienter les dépenses d'infrastructure plutôt que de les augmenter sensiblement. Il est possible d'y parvenir grâce à un investissement annuel d'environ 2 000 milliards de dollars, proche du montant investi actuellement qui se situe entre 1 400 milliards et 2 100 milliards de dollars. Le transport durable permettrait, compte tenu du coût global du transport, y compris du carburant, des dépenses opérationnelles, des véhicules et des pertes dues à l'encombrement et d'autres externalités, de réaliser des économies de 70 000 milliards de dollars d'ici à 2050<sup>11</sup>. En outre, améliorer la gestion des frontières, le transport et les

<sup>7</sup> Pour en savoir plus sur les liens entre les transports internationaux et le développement durable, voir ; CNUCED, 2015, *Review of Maritime transport 2015* (publication des Nations Unies, numéro de vente : E.15.II.D.6, New York et Genève).

<sup>8</sup> Organisation de coopération et de développement économiques et Forum international des transports, 2015, *The carbon footprint of global trade: Tackling emissions from international freight transport*. Disponible à l'adresse : <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/cop-pdf-06.pdf>.

<sup>9</sup> Organisation de coopération et de développement économiques et Forum International des transports, 2015, *International Transport Forum Transport Outlook 2015* (Paris).

<sup>10</sup> Ibid.

<sup>11</sup> Groupe consultatif de haut niveau du Secrétaire général sur le transport durable, 2016.

infrastructures de communication pourrait permettre d'accroître le produit intérieur brut mondial de 2 600 milliards de dollars, soit 4,7 %<sup>12</sup>.

15. Les travaux menés par la CNUCED dans le domaine du transport sont de plus en plus axés sur la promotion du transport durable de marchandises, notamment du transport maritime et des ports durables et résilients ainsi que sur des approches fondées sur les couloirs, le transport multimodal et les chaînes d'approvisionnement<sup>13</sup>. Des exemples de travaux réalisés dans les trois principaux domaines d'action de la CNUCED sont présentés au chapitre II.2 de la présente note pour mettre en relief de quelle manière la durabilité et la résilience du secteur du transport de marchandises contribuent au développement durable.

## **2. Couloirs de transport en transit, multimodalité et transports maritimes durables : la contribution de la CNUCED**

16. Les activités de la CNUCED en faveur du transport durable des marchandises vont dans le droit fil de plusieurs des objectifs du Programme 2030, notamment ceux qui concernent la sécurité routière (cible 3.6), la lutte contre la pollution (cible 3.9), l'efficacité énergétique (cible 7.3), les infrastructures durables et résilientes (cible 9.1), la mobilisation de ressources financières (cibles 10.b et 17.3), l'accès à des systèmes de transport viables (cible 11.2), les villes durables (cible 11.6), l'atténuation des changements climatiques (cibles 13.2 et 13.3), la réduction de la pollution marine, les écosystèmes marins et l'exploitation durable des océans (cibles 14.1, 14.2, 14.7 et 14.c), et le commerce (cibles 17.10 à 17.12). Elles sont aussi étroitement liées à des facteurs de facilitation tels que la technologie, les capacités de traitement des données, le financement et la cohérence des moyens d'action.

17. Au titre de ses activités d'analyse et de formation de consensus en lien avec les ODD, la CNUCED a établi une publication en prévision de la troisième Conférence internationale sur les petits États insulaires en développement, organisée en 2014, et a facilité la tenue, en octobre 2015, de la quatrième session de la Réunion d'experts pluriannuelle sur le transport, la logistique commerciale et la facilitation du commerce, consacrée aux systèmes de transport durable des marchandises et aux perspectives pour les pays en développement<sup>14</sup>. Au titre de ses activités de renforcement des capacités, la CNUCED a élaboré un module de formation qui met l'accent sur les transports maritimes durables dans les petits États insulaires en développement et présente les résultats d'études de cas, réalisées en collaboration avec l'Université du Pacifique Sud<sup>15</sup>.

18. La CNUCED fournit une assistance technique aux pays qui souhaitent renforcer leurs capacités de promouvoir et de mettre en œuvre des solutions de transport durable des marchandises. Par exemple, elle apporte une assistance technique dans le cadre d'un projet du Compte de l'ONU pour le développement qui vise à rendre les décideurs, les transporteurs et les grandes institutions financières mieux à même de promouvoir et de financer des systèmes de transport durable des marchandises en Afrique subsaharienne et dans les petits États insulaires en développement des Caraïbes, par le biais d'une politique de transport efficace et de mesures et de mécanismes de financement appropriés<sup>16</sup>.

19. La CNUCED exerce un certain nombre d'activités qui doivent aider les pays bénéficiaires à mieux connaître et à mieux comprendre les enjeux, et à définir des stratégies adaptées pour l'application de principes de transport durable par les usagers, les organismes

<sup>12</sup> Ibid.

<sup>13</sup> Pour de plus amples informations sur les travaux de la CNUCED concernant le transport durable de marchandises et les réseaux et les couloirs de transport, ainsi que sa coopération dans le développement de couloirs de transport en Afrique de l'Est, voir le paragraphe 19 et <http://unctad.org/en/Pages/DTL/TTL/Infrastructure-and-Services/Transport-Networks-and-Corridors.aspx>.

<sup>14</sup> CNUCED, 2014, *Closing the Distance: Partnerships for Sustainable and Resilient Transport Systems in Small Island Developing States* (publication des Nations Unies, New York et Genève). Pour de plus amples renseignements, voir <http://unctad.org/fr/pages/MeetingDetails.aspx?meetingid=687>.

<sup>15</sup> CNUCED, 2016, *Training module: Sustainable sea transport solutions for small island developing States – Pacific island countries case studies*, disponible à l'adresse <https://unctadstportal.org/sftftoolkit/transitioningtolowcarbonshippingmodule> (consultée le 8 août 2017).

<sup>16</sup> Voir <http://www.un.org/esa/devaccount/projects/2014/1415Q.html>.

de réglementation et les prestataires de services de transport. Par exemple, à la suite des activités de la CNUCED, l'Agence de facilitation du transport en transit du couloir central et l'Autorité de coordination du transport en transit du couloir septentrional en Afrique se sont engagées à promouvoir des stratégies de transport durable des marchandises dans leurs couloirs respectifs. En collaboration avec la CNUCED et le PNUE, l'autorité de coordination a mis en place un programme qui constitue la première composante d'une stratégie multiforme et à long terme de transport durable des marchandises.

20. De plus, la CNUCED, en collaboration avec le Partenariat pour des transports écologiques à faible émission de carbone, a organisé une table ronde ministérielle sur les moyens de transport durables aux fins du Programme 2030, en marge de la quatorzième session de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, en 2016<sup>17</sup>. À cette occasion, des acteurs de haut niveau – représentants des gouvernements, des secteurs public et privé, du système des Nations Unies, du secteur des transports, du milieu universitaire et des banques régionales de développement – ont examiné le concept de transport durable des marchandises, ont partagé leurs expériences et ont réfléchi à la nécessité de créer un réseau international. Les débats ont permis de mettre en évidence les grands obstacles à la mise en place de transports durables des marchandises, de proposer des solutions, de recenser les principaux acteurs et parties prenantes, et de définir la contribution de la CNUCED à l'avancement des travaux, y compris en association avec les gouvernements, les organisations pertinentes, comme le Partenariat pour des transports écologiques à faible émission de carbone et le Programme des Nations Unies pour les établissements humains, et d'autres entités. Les participants à la table ronde ont réaffirmé que la CNUCED jouait un rôle important, en apportant des conseils et des orientations, en permettant l'échange des meilleures pratiques et en favorisant la coopération dans la mise en œuvre du Programme 2030.

21. La CNUCED a en outre apporté des contributions de fond à la Conférence mondiale sur le transport durable et a participé à des réunions qui ont permis l'échange de vues entre les acteurs concernés et qui ont montré que le transport durable était un concept intégré et transversal et aidait, à de multiples égards, à atteindre les ODD. Elle a organisé un débat sur le thème : « Des solutions de transit et de transport durables et multimodales : connecter les liaisons ferroviaires, maritimes, routières et aériennes », qui a été riche d'enseignements, y compris sur la meilleure manière de mettre la multimodalité au service de la durabilité<sup>18</sup>.

22. Enfin, la CNUCED a beaucoup contribué à l'élaboration des nouvelles directives sur le transit de l'Organisation mondiale des douanes, qui définissent des bonnes pratiques en matière d'opérations de transit.

### **3. Empreinte carbone du secteur du transport des marchandises**

23. Afin que la communauté internationale mesure mieux l'enjeu climatique du transport des marchandises et les liens de ce secteur avec le Programme 2030, la CNUCED a contribué aux activités sur les transports organisées dans le cadre de la vingt-deuxième session de la Conférence des Parties à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques, qui s'est tenue à Marrakech (Maroc), en novembre 2016. Elle a participé à des réunions parallèles, consacrées aux transports, à l'énergie, au climat et à la durabilité, et a organisé une réunion parallèle pour une plus grande place du transport des marchandises dans l'action en faveur du climat. De plus, dans le cadre de la Journée des transports, mise en place par la Coalition pour le climat et la qualité de l'air, la CNUCED a organisé une réunion sur le thème « Adapter le transport des marchandises pour bâtir un avenir sobre en carbone ».

24. Ces activités ont sensibilisé au transport des marchandises et à la manière dont celui-ci pourrait servir un développement durable et à faible émission de carbone, et ont favorisé les discussions d'ordre pratique, le partage des meilleures pratiques et le recensement des possibilités de coopération multimodale entre les acteurs des secteurs

<sup>17</sup> TD/INF.63.

<sup>18</sup> Voir par. 29 et page <https://sustainabledevelopment.un.org/Global-Sustainable-Transport-Conference-2016>.

public et privé. Les enseignements tirés ont permis de mieux comprendre le rôle que les décideurs, les organismes de réglementation et les industriels avaient à jouer pour rendre le transport des marchandises sobre en carbone. Plus concrètement, le transport des marchandises a bénéficié d'une plus grande attention et a été ajouté aux thèmes du Plan d'action mondial pour le climat et du Partenariat de Marrakech pour l'action mondiale pour le climat jusqu'en 2020<sup>19</sup>. Dans l'ensemble, ces activités ont aidé la CNUCED à atteindre l'objectif visé, qui était de rendre plus visible la question du transport des marchandises et de confirmer que celle-ci est déterminante et appelle l'adoption de mesures en vue d'une bonne application de l'Accord de Paris, entré en vigueur en novembre 2016.

#### 4. Transport maritime et changements climatiques

25. La durabilité et la résilience du secteur des transports sont indispensables à un développement durable, si bien qu'ils font partie des domaines d'action transversale qu'il convient de prendre en considération pour progresser dans la réalisation de plusieurs ODD, notamment les objectifs 1 (éliminer la pauvreté sous toutes ses formes et partout dans le monde), 9 (bâtir une infrastructure résiliente, promouvoir une industrialisation durable qui profite à tous et encourager l'innovation) et 13 (prendre d'urgence des mesures pour lutter contre les changements climatiques et leurs répercussions).

26. La variabilité et les changements climatiques placent le secteur du transport maritime international, de même que d'autres secteurs économiques, devant une double difficulté, qui est de devoir réduire ses émissions de carbone et, dans le même temps, de s'adapter aux multiples conséquences potentielles des facteurs climatiques. Le transport maritime international étant d'une importance vitale pour le commerce mondial, il est impératif de s'attaquer aux problèmes posés par les changements climatiques.

27. Plus de 80 % du volume des marchandises échangées dans le monde sont transportés par voie maritime<sup>20</sup>. Les ports et les transports maritimes internationaux établissent des liens essentiels dans les chaînes de valeur mondiales et sont indispensables à tous les pays, y compris ceux sans littoral, pour accéder aux marchés mondiaux. Il est probable que les ports pâtiront des effets directs et indirects des changements climatiques, tels que l'élévation du niveau de la mer, les phénomènes météorologiques extrêmes et la hausse des températures, ce qui, plus généralement, pèsera sur le commerce international et les perspectives de développement des pays les plus vulnérables, notamment les pays les moins avancés et les petits États insulaires en développement.

28. L'atténuation des changements climatiques s'inscrit dans les activités menées par la CNUCED dans le domaine de la logistique commerciale. La CNUCED procède à des études approfondies afin de contribuer à une meilleure compréhension des questions qui touchent à la fois au transport maritime et à l'atténuation des changements climatiques. Par exemple, dans le cadre de l'*Étude sur les transports maritimes*, publiée chaque année, elle surveille les modifications que l'Organisation maritime internationale (OMI) apporte à la réglementation, en ce qui concerne non seulement les aspects techniques et la sécurité des transports maritimes, mais aussi la prévention et le contrôle de la pollution des mers par les navires, y compris la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les transports maritimes internationaux. Une attention particulière est portée aux effets des changements climatiques et aux mesures d'adaptation des ports maritimes et des autres infrastructures de transport côtier ainsi qu'à la nécessité de renforcer leur résilience<sup>21</sup>. Les travaux de la CNUCED contribuent de manière directe à la réalisation d'un certain nombre d'objectifs du Programme 2030 ainsi qu'à la mise en œuvre du Programme d'action d'Addis-Abeba, des Modalités d'action accélérées des petits États insulaires en développement et de l'Accord de Paris, et bénéficient du franc soutien des États membres.

29. Étant donné que les systèmes et les opérations de transport pourraient subir des dommages, des perturbations et des retards du fait des changements climatiques et que les

<sup>19</sup> Voir [http://unfccc.int/files/paris\\_agreement/application/pdf/marrakech\\_partnership\\_for\\_global\\_climate\\_action.pdf](http://unfccc.int/files/paris_agreement/application/pdf/marrakech_partnership_for_global_climate_action.pdf).

<sup>20</sup> CNUCED, 2016, *Étude sur les transports maritimes 2016* (publication des Nations Unies, Numéro de vente F.16.II.D.7, New York et Genève)

<sup>21</sup> Voir <http://unctad.org/en/Pages/DTL/TTL/Legal/Climate-Change-and-Maritime-Transport.aspx>.

chaînes de valeur mondiales sont étroitement interconnectées, le renforcement de la résilience des ports maritimes et des autres infrastructures de transport côtier revêt une importance stratégique sur le plan économique. Cette importance est reconnue aux paragraphes 7, 16 et 20 de la Déclaration d'Achgabat. Lors de la Conférence mondiale sur le transport durable, la CNUCED a coorganisé une table ronde thématique de haut niveau sur les solutions de transport durable face à la crise climatique, à laquelle elle a également participé.

30. Les activités de recherche et d'analyse de la CNUCED, ainsi que ses activités de formation de consensus, dont un certain nombre de réunions intergouvernementales, ont été d'une grande aide pour sensibiliser à la question et faire avancer le débat dans les instances internationales. Des synergies importantes sont créées grâce à la coopération interinstitutions et à un réseau d'experts multidisciplinaire et dynamique. En matière de recherche et d'analyse, la publication *Maritime Transport and Climate Change Challenge*, rassemblant les contributions de 25 experts issus d'organisations internationales, d'universités et des secteurs du transport maritime et des activités portuaires, donne des renseignements détaillés sur les diverses conséquences que les changements climatiques pourraient avoir pour le secteur du transport maritime, qui joue un rôle déterminant dans le commerce international<sup>22</sup>. Une étude pluridisciplinaire a aussi été publiée en 2013<sup>23</sup>.

31. Parmi les activités actuellement menées en faveur des petits États insulaires en développement figure un projet du Compte de l'ONU pour le développement, intitulé « Effets des changements climatiques sur les infrastructures de transport côtier dans les Caraïbes : Renforcement de la capacité d'adaptation des petits États insulaires en développement », dont la période d'exécution court de 2014 à 2017. À travers l'étude de deux cas, celui de la Jamaïque et celui de Sainte-Lucie, ce projet est destiné à améliorer la connaissance et la compréhension au niveau national et à élaborer une méthode d'évaluation des effets des changements climatiques qui soit transférable ainsi que des options d'adaptation pour les petits États insulaires en développement<sup>24</sup>.

32. Dans le cadre de ses activités, la CNUCED collabore avec d'autres organisations internationales, dont la Commission économique pour l'Europe de l'ONU. Le Groupe d'experts chargé d'étudier les effets des changements climatiques et l'adaptation à ces changements dans les réseaux et nœuds de transport internationaux a été créé à la suite d'un atelier conjointement organisé en 2010 par la CNUCED et la Commission, et a vu son mandat prolongé en 2015<sup>25</sup>. Au titre de ses activités de coopération avec des organisations intergouvernementales et non gouvernementales, la CNUCED a aussi travaillé sous la direction du groupe de travail technique appuyant le Groupe consultatif de haut niveau du Secrétaire général sur le transport durable ainsi que du mécanisme de coordination interinstitutions pour les questions marines et côtières (ONU-Océans), qui s'emploie à renforcer la coordination et la cohérence des activités du système des Nations Unies relatives aux océans et aux zones côtières<sup>26</sup>. La CNUCED participe en outre aux travaux sur le cadre régional d'adaptation aux changements climatiques pour les zones marines et côtières de la Méditerranée<sup>27</sup>, menés sous les auspices du PNUE au titre du Plan d'action pour la Méditerranée, et à des initiatives sectorielles, telles que le projet de lignes directrices pour l'adaptation aux changements climatiques du groupe de travail chargé de l'adaptation aux changements climatiques des ports et des infrastructures de navigation maritime et fluviale, créé en 2015 par une organisation non gouvernementale, l'Association mondiale pour les infrastructures de transport maritimes et fluviales.

<sup>22</sup> R. Asariotis et H. Benamara (dir. publ.), 2012, *Maritime Transport and the Climate Change Challenge* (Routledge, London).

<sup>23</sup> A. H. Becker, M. Acciaro, R. Asariotis, E. Cabrera, L. Cretegnny, P. Crist, M. Esteban, A. Mather, S. Messner, S. Naruse, A. K. Y. Ng, S. Rahmstorf, M. Savonis, D.-W. Song, V. Stenek et A. F. Velegrakis, 2013, A note on climate change adaptation for seaports: A challenge for global ports, a challenge for global society, *Climatic Change*, 120(4):683–695.

<sup>24</sup> Pour un aperçu de l'étude de cas, voir Groupe consultatif de haut niveau du Secrétaire général sur le transport durable, 2016, p. 27.

<sup>25</sup> Voir [http://www.unece.org/trans/main/wp5/wp5\\_ge3\\_intro.html](http://www.unece.org/trans/main/wp5/wp5_ge3_intro.html).

<sup>26</sup> Voir <http://www.unoceans.org/>.

<sup>27</sup> Adopté à la dix-neuvième réunion des Parties contractantes à la Convention sur la protection du milieu marin et du littoral de la Méditerranée, en 2016.

## 5. Conservation et exploitation durable des océans

33. L'ODD 14, qui est de conserver et d'exploiter de manière durable les océans, les mers et les ressources marines aux fins du développement durable, présente un intérêt particulier pour le transport maritime, la lutte contre la pollution causée par les navires et la gestion des zones côtières. La cible 14.c est de nature transversale et a son importance pour approcher d'autres cibles relatives au même objectif, car des dispositions législatives et réglementaires sont essentielles à la réalisation des objectifs d'intérêt général. De fait, au cours des dernières décennies, les conventions internationales sur l'intervention, la responsabilité et l'indemnisation en cas de pollution par des navires et sur la prévention de cette forme de pollution ont permis de réduire considérablement le nombre des incidents de pollution graves et d'améliorer la sécurité des navires.

34. Le libellé de la cible 14.c est large et sans exclusive. Compte tenu de l'importance générale de cette cible pour l'ODD 14, de l'interdépendance des objectifs et des cibles, et du fait que, à de nombreux égards, la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer est une convention-cadre, qui nécessite des textes législatifs primaires pour son application, il importe que cette convention fasse l'objet d'une interprétation large, selon laquelle elle recouvre un vaste ensemble d'instruments juridiques internationaux relatifs à la conservation et à l'utilisation durable des océans et de leurs ressources, d'un point de vue économique, social et écologique.

35. Cette cible revêt une importance particulière pour les travaux de la CNUCED sur les questions législatives et réglementaires dans le domaine du transport. Elle peut se rapporter à un certain nombre de conventions internationales, touchant principalement au droit commercial maritime, qui ont été adoptées lors de conférences organisées par la CNUCED, ainsi qu'à divers instruments juridiques internationaux relatifs à la sécurité des navires et au contrôle de la pollution marine, qui ont été adoptés dans le cadre de l'OMI et dont certains ont fait l'objet d'études et de rapports de la CNUCED<sup>28</sup>. Ces conventions, sommairement définies par domaine, couvrent des aspects économiques du transport maritime ainsi que des questions liées à la responsabilité dans le transport maritime des marchandises, au transport multimodal et à l'exécution des créances maritimes.

## 6. Stratégies réglementaires permettant d'améliorer la sécurité routière à l'appui des objectifs de développement durable

36. On dénombre chaque année plus de 1,25 million d'accidents de la route mortels, dont 90 % dans les pays à revenu faible ou intermédiaire. Le Programme 2030 reconnaît l'importance de cette question et a pour objectif de répondre au problème complexe que constitue la sécurité routière en établissant une coopération internationale et régionale entre un large éventail de parties prenantes, en particulier au titre des cibles 3.6 et 11.2.

37. Dans le cadre de ses travaux de recherche, la CNUCED s'emploie à sensibiliser les parties prenantes et les décideurs des pays en développement à la nécessité de bien appliquer la législation et les instruments juridiques pertinents, qui peuvent jouer un rôle essentiel dans la réalisation des objectifs liés à la sécurité routière, notamment pour ce qui est d'un certain nombre d'instruments juridiques internationaux visant à faciliter la circulation routière internationale grâce à l'adoption de règles, de documents, de panneaux et de signaux uniformes ; à l'harmonisation des normes de construction et des inspections techniques des véhicules ; à l'amélioration de l'infrastructure routière ; à l'établissement de

<sup>28</sup> Pour une analyse de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et de la Convention internationale portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, voir CNUCED, 2012, *Liability and Compensation for Ship-Source Oil Pollution: An Overview of the International Legal Framework for Oil Pollution Damage from Tankers* (publication des Nations Unies, New York et Genève). Il est entendu que la cible 14.c se rapporte aux instruments relatifs à la pêche, au transport maritime, à l'exploitation minière des fonds marins, aux gens de mer, à la pollution, à la santé du milieu marin et à la conservation de la diversité biologique marine, aux niveaux international et régional. Pour des renseignements sur plusieurs ensembles de normes et de règles non contraignantes qui ont aidé à concevoir et à harmoniser le cadre juridique international des transports maritimes commerciaux, voir <http://unctad.org/ttl/legal>.

temps de conduite et de repos pour les chauffeurs professionnels ; et au transport sûr des marchandises et matières dangereuses. La mise en œuvre de ces instruments permettra d'améliorer la sûreté des déplacements et des comportements des usagers de la route, ainsi que de rendre les routes et les véhicules plus sûrs.

38. Cette question étant urgente et sensible, la CNUCED encourage les pays en développement à devenir parties à ces instruments juridiques internationaux. En outre, les pays en développement devraient, en collaboration avec les partenaires de développement, intégrer des considérations relatives à la sécurité routière à l'appui des objectifs et cibles pertinents, en particulier de la cible 3.6, dans leurs cadres réglementaire et directif, notamment pour ce qui est des plans et projets relatifs aux infrastructures.

## **B. Facilitation du commerce, automatisation des procédures douanières et objectifs de développement durable : la transparence au service du développement**

### **1. Facilitation du commerce et développement**

39. Les réformes visant à faciliter le commerce améliorent la compétitivité du commerce national et l'efficacité des organismes présents aux frontières. En outre, elles peuvent directement contribuer à la réalisation des objectifs de développement comme ceux visant à renforcer la gouvernance et à assurer le passage du secteur informel au secteur formel. Il existe une relation dynamique entre la facilitation du commerce et le développement. Plus les capacités, les volumes commerciaux et les ressources financières sont importants, plus les pays peuvent investir dans des réformes visant à rendre le commerce plus rapide, plus facile et plus transparent ; les pays en développement qui investissent dans des programmes ayant pour effet de moderniser les administrations douanières et les procédures commerciales peuvent tirer parti de l'essor des échanges commerciaux, de la hausse des recettes et d'un développement institutionnel accru. Plusieurs cercles vertueux pourraient se former. Outre leurs incidences directes sur la rapidité, la facilité et le coût des échanges commerciaux, les réformes de la facilitation du commerce ont également des effets positifs sur le développement humain et sur le développement des entreprises et des institutions. Elles aident les petits commerçants, qui sont souvent des femmes, rendent les activités économiques plus transparentes et responsables, favorisent la bonne gouvernance, créent des emplois de meilleure qualité, renforcent les capacités en matière de technologies de l'information et, de manière générale, modernisent les sociétés en apportant des avantages dans le domaine de l'efficacité de l'administration<sup>29</sup>.

40. L'Accord sur la facilitation des échanges de l'Organisation mondiale du commerce, entré en vigueur en février 2017, contient des dispositions en faveur du commerce international, du transit, des importations et des exportations. Il vise à améliorer les perspectives en matière de commerce international, ce qui bénéficiera tout particulièrement aux pays en développement et aux pays les moins avancés. La facilitation du commerce favorise le développement durable ; on estime qu'en mettant l'Accord en œuvre, les pays en développement et les pays les moins avancés pourraient réduire les coûts commerciaux de 15 % en moyenne<sup>30</sup>, ce qui leur permettrait d'augmenter considérablement leurs recettes d'exportation et donc d'améliorer leur situation économique.

41. L'Accord énonce un certain nombre de bonnes pratiques, obligatoires ou recommandées ; les articles 1 à 5 portent sur la transparence, les articles 6 à 10 sur les redevances et impositions, l'article 11 sur la liberté de transit et l'article 12 sur la coopération douanière. Les articles 1 à 5 prévoient des mesures essentielles à la promotion de la transparence dans les échanges internationaux. L'application de ces mesures peut

<sup>29</sup> Pour une analyse détaillée des liens entre facilitation du commerce et développement, voir CNUCED, 2016, *Trade Facilitation and Development: Driving Trade Competitiveness, Border Agency Effectiveness and Strengthened Governance* (publication des Nations Unies, Genève).

<sup>30</sup> Organisation mondiale du commerce, 2015, *Rapport sur le commerce mondial 2015 : Accélérer le commerce – avantages et défis de la mise en œuvre de l'Accord de l'OMC sur la facilitation des échanges* (Genève).

également apporter des avantages sur le plan de l'efficacité administrative générale. Les normes internationales relatives au commerce et au transport peuvent faciliter le transfert des bonnes pratiques et des technologies vers les pays en développement, ce qui contribue directement au développement en améliorant la gouvernance électronique et la connectivité des technologies de l'information et en modernisant les processus afin de gagner du temps et de l'argent.

42. Lorsqu'il sera pleinement mis en œuvre, l'Accord devrait entraîner une transformation majeure de la culture administrative des pays en ce qui concerne les procédures commerciales internationales, notamment grâce à une transparence accrue et à une bonne gouvernance. Concernant la publication et la transparence, certaines des réformes qui doivent être menées dans les pays en développement et les pays les moins avancés peuvent favoriser de nouvelles formes d'activités commerciales. Ces réformes portent souvent sur les technologies de l'information et les systèmes intelligents et sont susceptibles de conduire à l'adoption de nouvelles méthodes de travail par les autorités publiques qui s'adaptent à l'utilisation d'informations aisément accessibles. De nouvelles compétences et connaissances et un nouvel état d'esprit sont également nécessaires. Le secteur public doit cesser d'exercer une fonction de contrôle pour passer à une action de suivi et de réglementation en menant des activités de surveillance et en adoptant des pratiques de bonne gouvernance pour garantir le respect des règles, par exemple en appliquant des normes de sûreté et de sécurité et en faisant en sorte que les échanges commerciaux et le marché des transports soient transparents et exempts de distorsions. La réalisation des ODD et de nombreuses mesures prévues par l'Accord ayant un lien direct avec ces objectifs s'en trouvera facilitée.

43. On trouvera ci-après des précisions sur certains articles :

a) Article premier : L'application des dispositions de cet article, qui porte sur la publication et la disponibilité des renseignements, contribue notamment à garantir un environnement commercial plus transparent et plus prévisible, à encourager les partenariats entre parties prenantes et à améliorer la communication entre les négociants, les organismes publics et le secteur privé grâce au renforcement de l'accès à Internet et aux technologies de l'information et de la communication. En particulier, le respect de l'article 1.2 (renseignements disponibles sur Internet) contribue à la réalisation des cibles 9.c et 16.10.

b) Article 2 : L'application des dispositions de cet article, qui concerne la possibilité de présenter des observations sur les nouvelles lois et réglementations avant leur entrée en vigueur et la tenue de consultations entre les organismes présents aux frontières et les négociants, contribue à renforcer la confiance dans les administrations publiques à accroître la transparence et à améliorer la gouvernance. Le respect de cet article facilite également la réalisation des cibles 16.7 et 16.b.

c) Article 3 : L'application des dispositions de cet article, qui porte sur les décisions anticipées, contribue à créer un système commercial international plus transparent et plus fiable, à encourager les pays en développement et les pays les moins avancés à participer au système et à renforcer les capacités des pays pour leur permettre de mieux négocier dans le cadre d'une instance multilatérale, à renforcer la coopération internationale aux fins d'une meilleure intégration et à enrichir les perspectives d'aide au commerce. Le respect de cet article facilite la réalisation des cibles 17.10 et 17.14.

d) Article 4 : L'application des dispositions de cet article, qui a trait aux procédures de recours ou de réexamen, contribue à la mise en place d'institutions nationales efficaces, responsables et transparentes et renforce la confiance à l'égard du système commercial multilatéral. Tous les négociants, petits et grands, devraient avoir accès à des procédures de recours claires et transparentes. Le respect de cet article contribue à la réalisation de la cible 16.3.

e) Article 5 : L'application des dispositions de cet article, qui concerne les autres mesures visant à renforcer l'impartialité, la non-discrimination et la transparence, contribue à édifier des institutions nationales solides, à promouvoir la coordination et la cohérence des politiques et à assurer la bonne gouvernance, ce qui facilite la réduction de la corruption et encourage la participation du secteur privé. Le respect de cet article contribue

à la réalisation de la cible 16.5 et se rapporte à l'article premier et à la mise en œuvre de la cible 9.c.

f) Article 23.2 : L'application des dispositions de cet article, qui porte sur la création d'un comité national de la facilitation des échanges, permet à toutes les parties prenantes publiques et privées de se réunir régulièrement pour échanger des informations et faire avancer conjointement l'action en faveur de la facilitation du commerce au niveau national. Les partenariats public-privé concernant les procédures commerciales internationales sont importants pour ce qui est d'établir des relations et une collaboration fondées sur la confiance. Le respect de cet article est lié à l'objectif 17, qui consiste à revitaliser le Partenariat mondial pour le développement durable.

## 2. Appuyer le développement humain et institutionnel

44. La CNUCED fournit une assistance technique et un soutien au renforcement des capacités aux pays en développement et aux pays les moins avancés dans le cadre de la mise en œuvre des réformes commerciales, notamment pour ce qui est d'appliquer les dispositions de l'Accord sur la facilitation des échanges et de garantir la transparence et la bonne gouvernance des procédures commerciales internationales. Dans le cadre de son programme d'autonomisation des comités nationaux de facilitation des échanges, la CNUCED aide les pays en développement et les pays les moins avancés à mettre en place des partenariats public-privé permettant de faire progresser la facilitation du commerce et d'en former les parties prenantes<sup>31</sup>.

45. La CNUCED a mis au point un outil de réglementation électronique afin d'aider les gouvernements à élaborer des règles et des procédures pleinement transparentes et de faciliter les activités des entreprises, les transactions commerciales et les investissements. Le portail du commerce de eRegulations, portail de réglementation électronique susceptible d'être mis en place de manière indépendante et d'être adapté aux besoins de chaque pays, contribue à accroître la transparence et l'efficacité des services publics et à améliorer la gouvernance<sup>32</sup>.

46. Le Système douanier automatisé est un système de gestion douanière informatisé qui tient compte des normes et codes internationaux élaborés par l'ONU, l'Organisation internationale de normalisation et l'Organisation mondiale des douanes<sup>33</sup>. Il peut être configuré en fonction des caractéristiques des régimes douaniers, des tarifs douaniers des pays et des législations internes et garantir ainsi l'efficacité et la transparence des activités des administrations douanières, des négociants et des autres administrations publiques liées au système. En outre, il produit des données qui peuvent servir à effectuer des analyses économiques statistiques. La mise en place de ce système contribue en particulier à la réalisation des objectifs 8 (promouvoir la croissance économique, l'emploi et le travail décent), 9 et 17. L'automatisation des procédures et contrôles douaniers permet d'encourager et de promouvoir les politiques axées sur le développement, et celle du calcul et de la collecte des taxes douanières et des droits contribue à la croissance économique (objectifs 8 et 17). Le système associe des technologies de pointe à des connaissances spécialisées acquises sur le terrain afin d'apporter aux pays une assistance efficace et spécialement adaptée à leur situation, ce qui facilite la modernisation de l'infrastructure de technologies de l'information et de la communication, en particulier en Afrique et dans les pays les moins avancés (objectif 9). En outre, des voyages d'étude sont organisés dans le cadre du programme afin de permettre aux représentants des administrations douanières de tirer parti des expériences acquises par les acteurs d'autres régions dans le cadre de la mise en œuvre des nouvelles technologies et infrastructures, ce qui favorise la coopération internationale et régionale Nord-Sud et Sud-Sud (objectif 17). Des séances de formation technique et opérationnelle sont également organisées aux fins du renforcement des capacités. En ce qui concerne les partenariats axés sur le développement établis avec les organisations, organismes et associations commerciales (objectif 17), le programme a permis de conclure des mémorandums d'accord et des accords de coopération avec d'autres

<sup>31</sup> Voir <http://unctad.org/tfc>.

<sup>32</sup> Voir <http://tradeportal.eregulations.org>.

<sup>33</sup> Voir <http://asycuda.org>.

entités internationales et régionales telles que le Marché commun de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe, la Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction, l'Association du transport aérien international, le Centre du commerce international, le Bureau de la coordination des affaires humanitaires, l'Union postale universelle et l'Organisation mondiale des douanes.

### III. Voie à suivre

47. La réalisation de plusieurs objectifs de développement durable dépend de la logistique commerciale, laquelle doit s'appuyer sur ses fonctions stratégiques pour soutenir la mise en œuvre du Programme 2030. Pour surmonter les obstacles à la durabilité des transports et à la facilitation du commerce et faire en sorte que la communauté internationale puisse passer des décisions aux actions, il faut mobiliser les moyens de mise en œuvre pertinents, notamment en atteignant l'objectif 17. Il faut continuer de faire connaître le lien entre facilitation et viabilité des transports et du commerce et d'associer les parties prenantes, notamment à l'établissement des priorités. Il est tout aussi important de donner de l'autonomie et des moyens aux organismes compétents, de garantir la cohérence et la coordination des politiques et de mettre en place des cadres législatifs et réglementaires relatifs aux transports et à la facilitation du commerce qui soient appropriés, harmonisés et actualisés. En outre, il convient d'exploiter les initiatives locales, de contribuer à un suivi précis et à l'échange des bonnes pratiques, de s'entendre sur des indicateurs de résultats et de renforcer les capacités statistiques, en particulier dans les pays en développement.

48. On ne saurait exagérer l'importance d'une coopération accrue à tous les niveaux et entre toutes les parties prenantes, notamment dans les domaines prioritaires tels que la collecte et la diffusion de données, les cadres directifs et réglementaires, l'élaboration de normes d'infrastructure uniformes, les douanes, la documentation, la recherche et l'investissement. À cet égard, la collaboration entre l'Union internationale des transports routiers et le Pacte mondial des Nations Unies dans le cadre du Partenariat mondial pour le transport durable est un bon exemple de mécanisme de coopération innovant et tourné vers l'avenir à l'appui du Programme 2030 et de sa mise en œuvre. De plus, dans le cadre de l'Alliance mondiale pour la facilitation des échanges, les gouvernements et les entreprises se sont réunis pour se concentrer sur la mise en œuvre des procédures de facilitation du commerce prévus dans l'Accord sur la facilitation des échanges. La collaboration avec le milieu universitaire est également nécessaire, notamment pour ce qui est d'approfondir les recherches sur les liens entre le transport et la facilitation du commerce et les objectifs.

49. Il est essentiel de mobiliser des fonds, notamment auprès de nouvelles sources. C'est pourquoi huit banques multilatérales de développement ont pris dans le domaine du transport durable un engagement consistant à allouer au moins 175 milliards de dollars en prêts et en subventions aux transports dans les pays en développement pendant la période 2012-2022. Au titre d'un cadre commun de communication d'informations, ces banques ont octroyé environ 23 milliards de dollars à des projets en faveur des transports durables en 2015. En outre, elles avaient débloqué 20 milliards de dollars en 2012, 25 milliards de dollars en 2013 et 20 milliards de dollars en 2014<sup>34</sup>.

50. La CNUCED continue d'aider les pays en développement à élaborer, à planifier et à mettre en œuvre des stratégies de facilitation du commerce et de transport des marchandises viables et résilientes. Elle continue aussi de faciliter la mise en œuvre du Programme 2030, notamment en mettant l'accent sur les liens importants, qu'ils soient directs ou indirects, avec les objectifs. En outre, la CNUCED continue de mener des travaux dans le domaine du droit et de la politique des transports maritimes, conformément au mandat renforcé qui lui a été confié dans le Maafikiano de Nairobi concernant les transports viables et résilients (par. 55, al. k) et l)), en vue de faciliter la mise en œuvre du Programme 2030, en particulier de l'objectif 14, du Programme d'action d'Addis-Abeba et d'autres accords internationaux

<sup>34</sup> Groupe de travail des banques multilatérales de développement sur les transports durables, 2017, Progress Report (2015-2016), disponible à l'adresse <https://www.adb.org/documents/progress-report-2015-2016-mdb-wg-sustainable-transport> (consultée le 8 août 2017).

comme les Modalités d'action accélérées des petits États insulaires en développement et l'Accord de Paris.

51. Les décideurs constateront que l'application de bien des mesures de facilitation du commerce peut permettre de réaliser certains objectifs du Programme 2030. Les obligations découlant de l'Accord sur la facilitation des échanges et l'appui financier et technique international devant être fourni au titre de cet instrument sont l'occasion d'engager des réformes permettant d'accroître la transparence des activités économiques et d'aider les petits négociants à rejoindre le secteur formel.

52. À sa cinquième session, la réunion d'experts pluriannuelle souhaitera peut-être examiner les questions suivantes :

a) La situation actuelle en ce qui concerne la durabilité des transports et la facilitation du commerce à la lumière du Programme 2030, notamment les perspectives, les obstacles et les enjeux ;

b) Les expériences, les mesures et les méthodes méritant d'être signalées dans le domaine de la mise en œuvre de systèmes durables de transport et de la facilitation du commerce, notamment par le secteur public et le secteur privé ;

c) Les bonnes pratiques, les expériences réussies et les perspectives associées à la diffusion des systèmes durables de transport et de facilitation du commerce dans les pays en développement, et à la possibilité de reproduire ces systèmes ;

d) Les facteurs favorables à la transition, notamment en matière de financement, de renforcement des capacités, de technologies, de recherche et de coopération, qu'il est nécessaire de continuer d'exploiter et de développer ;

e) L'aide que la CNUCED apporte aux pays en développement pour les aider à promouvoir la mise en place de transports durables et résilients et la facilitation du commerce à l'appui du Programme 2030.

---