



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

Distr. générale
9 novembre 2017
Français
Original : anglais

Conseil du commerce et du développement
Commission du commerce et du développement
Réunion d'experts pluriannuelle sur les transports
et la facilitation du commerce
Cinquième session
Genève, 23 et 24 octobre 2017

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

Tenue au Palais des Nations, à Genève, les 23 et 24 octobre 2017



Table des matières

	<i>Page</i>
Introduction	3
I. Résumé du Président	3
A. Séance plénière d'ouverture.....	3
B. La logistique commerciale et le Programme de développement durable à l'horizon 2030.....	3
C. Conclusion	10
II. Questions d'organisation.....	11
A. Élection du Bureau	11
B. Adoption de l'ordre du jour et organisation des travaux.....	11
C. Résultats de la session	11
D. Adoption du rapport de la réunion	11
Annexes	
Participation	12

Introduction

La cinquième session de la Réunion d'experts pluriannuelle sur les transports, la logistique commerciale et la facilitation du commerce s'est tenue au Palais des Nations, à Genève, les 23 et 24 octobre 2017.

I. Résumé du Président

A. Séance plénière d'ouverture

1. Dans sa déclaration liminaire, la Directrice de la Division de la technologie et de la logistique a dit que cette session de la Réunion d'experts pluriannuelle se tenait à un moment charnière et était la première des quatre sessions qui auraient lieu avant la prochaine session de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement. Cette cinquième session avait pour objet de débattre des liens entre, d'une part, le Programme de développement durable à l'horizon 2030 et les objectifs de développement durable (ODD) et, d'autre part, les transports internationaux et la facilitation du commerce, et d'obtenir des enseignements clés à cet égard. Des études de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) avaient montré que des transports internationaux fluides et la facilitation du commerce jouaient un rôle toujours plus important dans l'environnement commercial actuel.

2. La CNUCED avait pris une part active à plusieurs conférences et débats d'orientation de portée mondiale, par exemple, en 2016, à la vingt-deuxième session de la Conférence des Parties à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques et à la Conférence mondiale sur le transport durable, qui avaient été convoquées par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies. Elle avait aussi mis en œuvre d'importants programmes d'assistance technique et de renforcement des capacités à l'appui des réformes dans le domaine de la logistique commerciale. Son plus grand programme d'assistance technique, le Système douanier automatisé, avait eu des effets positifs directs sur l'efficacité commerciale, les recettes fiscales, le respect des dispositions et la transparence des procédures d'importation et d'exportation.

3. Le Chef du Service de la logistique commerciale a souligné que les liens entre la logistique commerciale et le développement durable revêtaient plusieurs dimensions. Premièrement, la fluidité des transports et les activités de facilitation du commerce avaient un impact sur les échanges commerciaux. Deuxièmement, la logistique commerciale avait des effets positifs directs sur l'emploi, la transparence, les investissements et les capacités humaines et institutionnelles. Troisièmement, les opérations de transport et l'accroissement du commerce avaient généré des externalités environnementales et sociales, qui réclamaient des mesures de riposte et d'adaptation. Le Chef a noté que, dans de nombreux cas, les investissements dans le secteur des transports et les réformes visant à faciliter le commerce devaient aller de pair.

B. La logistique commerciale et le Programme de développement durable à l'horizon 2030

(Point 3 de l'ordre du jour)

4. Le premier intervenant de la première séance informelle a présenté la nouvelle initiative d'aide au commerce de l'Allemagne, qui avait été remaniée en 2016 afin d'y intégrer des éléments du Programme 2030. La mise en œuvre de cette initiative avait été organisée autour des trois axes suivants : établissement et impact en Allemagne ; répercussions sur des pays tiers et les biens publics mondiaux ; appui à des pays tiers. L'Allemagne disposait d'un système global d'établissement de rapports et d'évaluation de l'impact en matière de durabilité et soumettait à titre volontaire des rapports au Forum politique de haut niveau pour le développement durable. En ce qui concernait la facilitation du commerce, la stratégie nationale était centrée sur trois domaines, à savoir les

consultations sur les moyens d'action, les procédures douanières et les normes de qualité et de sécurité. À la vingt-troisième session de la Conférence des Parties, qui se déroulerait en Allemagne, l'importance croissante des villes durables, des transports et de la mobilité serait mise en avant à l'occasion d'une journée des transports et d'une table ronde consacrée à l'ODD 11.

5. Le deuxième intervenant a dressé un bilan de la situation en matière de transports durables et de facilitation du commerce au Guatemala. Le plan national visait en priorité les ODD 8 et 9 et était axé sur la promotion d'une croissance économique durable et d'infrastructures viables. Ces infrastructures et la facilitation du commerce étaient jugées particulièrement importantes pour le développement économique du Guatemala et notamment pour l'amélioration de la connectivité avec les pays voisins et les marchés plus lointains. L'intervenant a remercié la CNUCED du soutien qu'elle avait apporté à son pays au cours des dernières années, notamment dans le domaine des réformes portuaires et de la facilitation du commerce.

6. Pendant les débats qui ont suivi, un participant a demandé quelle était la meilleure manière d'assurer la participation et la collaboration du secteur privé. Les intervenants ont dit que le secteur privé devait être associé au processus de planification de projets dès les premières étapes. De plus, le secrétariat a estimé que le secteur privé devrait participer directement, au niveau international, aux activités d'instances telles que le Centre des Nations Unies pour la facilitation du commerce et les transactions électroniques (CEFACT-ONU) et l'Alliance mondiale pour la facilitation des échanges. Afin d'influer sur les décisions de portée mondiale, le secteur privé devait souvent passer par ses représentants gouvernementaux respectifs auprès d'organes internationaux tels que l'Organisation maritime internationale et l'Organisation mondiale du commerce.

7. En réponse à une question sur la manière d'évaluer l'impact des politiques et des projets sur la réalisation des ODD, des intervenants ont rappelé que l'Organisation des Nations Unies, ainsi que l'Organisation mondiale du commerce par exemple, avaient certaines exigences en ce qui concernait l'établissement de rapports. Cependant, il était souvent difficile de rassembler et d'interpréter les statistiques nationales requises. Des organisations internationales telles que la CNUCED pouvaient contribuer à développer des indicateurs pertinents et à les évaluer.

8. En outre, pour répondre à une question sur la dimension régionale de la logistique commerciale et son impact sur la réalisation des ODD, certains intervenants ont reconnu qu'il s'agissait là d'un sujet important et que, dans le cadre de la coopération internationale, il convenait de garder à l'esprit les difficultés inhérentes à la nature transfrontière de la logistique commerciale et les solutions considérées dans ce domaine.

9. Un représentant a souligné les difficultés auxquelles les petits États insulaires en développement (PEID) pourraient être confrontés dans la lutte contre la pollution causée par le transport maritime international. À cet égard, certains intervenants et le secrétariat ont précisé que même si d'autres organismes internationaux s'occupaient de cette question, la CNUCED fournissait des services de recherche et de services consultatifs.

10. Le secrétariat a présenté un nouvel ensemble d'outils conçus pour le transport durable de marchandises. Cette boîte à outils avait pour objet de renforcer les capacités des pays en développement pour qu'ils puissent opérer une transition vers des transports de marchandises qui soient durables, en adoptant des politiques, des mesures et des mécanismes de financement pertinents. Elle se composait de trois éléments principaux, à savoir un portail Internet, des modules de formation et le cadre de la CNUCED pour le transport durable de marchandises. Pris ensemble, ces outils visaient à développer et à renforcer les capacités de toutes les parties prenantes dans le domaine du transport durable de marchandises (voir <https://unctadsftportal.com> et <https://sft-framework.org>).

11. Pendant les débats qui ont suivi, les participants ont fait part de leur vif intérêt pour la boîte à outils. Plusieurs d'entre eux ont dit qu'il s'agissait d'un outil très utile pour les pays en développement et qu'il serait peut-être nécessaire d'allouer des ressources pour qu'il soit traduit dans d'autres langues et adapté aux besoins spécifiques de chaque pays. Pour répondre à une question sur ce dernier point, le secrétariat a confirmé qu'il était prévu

d'adapter cette boîte à outils aux besoins des pays en développement. Enfin, le Président a souligné qu'il importait d'allouer des ressources pour assurer le financement de projets ou d'outils de ce type.

Facilitation du commerce et développement

12. À la deuxième séance informelle, le secrétariat a mis en lumière les liens qui existaient entre la facilitation du commerce et le développement durable. La facilitation du commerce avait un impact sur les recettes fiscales, la sécurité et le respect des dispositions et favorisait la communication entre les organismes publics, appuyant par conséquent la réalisation des ODD 9 et 16. Elle contribuait aussi à la promotion de la bonne gouvernance et d'une plus grande transparence, créant un système auquel les négociants et les pays pouvaient se fier. En ouvrant des portails commerciaux dans différents pays et villes dans le monde, la CNUCED participait à la réalisation de ces ODD (voir <http://tradeportal.eregulations.org/?l=en>). La facilitation du commerce appuyait aussi les partenariats public-privé et, partant, la concrétisation de l'ODD 17. Par exemple, la CNUCED favorisait les échanges entre tous les acteurs de la facilitation du commerce dans le cadre de son programme d'autonomisation destiné aux comités nationaux de facilitation du commerce. La facilitation du commerce aidait à la régularisation du commerce, à l'autonomisation des femmes entrepreneurs et au renforcement de l'intégration régionale. Les travaux menés par la CNUCED depuis de nombreuses années en collaboration avec la Communauté d'Afrique de l'Est et avec le soutien de divers donateurs constituaient un bon exemple à cet égard.

13. Le premier intervenant a rendu compte des progrès accomplis et des difficultés rencontrées ces dernières années par le Libéria lors de la mise en œuvre des réformes visant à faciliter le commerce. Un forum sur la facilitation du commerce avait été créé en 2013 autour de quatre domaines essentiels, à savoir la facilitation, la réglementation, l'élaboration de politiques et le renforcement des capacités. Les participants à ce forum avaient plaidé avec succès pour la réduction de 19 obstacles non tarifaires. Avec l'appui de la CNUCED et de la Société financière internationale, le Libéria avait élaboré un nouveau code des douanes et établi un comité national de facilitation du commerce, inspiré du mandat et de la composition du Forum sur la facilitation du commerce. Grâce au programme d'autonomisation de la CNUCED destiné à ces comités nationaux, le secteur privé libérien avait déjà pu obtenir des résultats, en intervenant activement auprès du Gouvernement chaque fois qu'une nouvelle réglementation ou une nouvelle procédure était introduite sans consultation ou sans participation des acteurs concernés, voire appliquée sans préavis.

14. Le deuxième intervenant a souligné que le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord s'intéressait particulièrement à la manière d'utiliser la facilitation du commerce comme un catalyseur pour le développement. Grâce à un accord de partenariat unique avec l'Administration fiscale et douanière de Sa Majesté, la CNUCED et l'Organisation mondiale des douanes avaient mis au point un programme de renforcement des capacités pour aider les pays en développement à appliquer l'Accord sur la facilitation des échanges. Les résultats obtenus à ce jour dans le cadre de ce programme représentaient un bon exemple de ce qui pouvait être fait, dans la mesure où le programme tirait parti des meilleures ressources de chaque partenaire afin d'aider les pays à mettre en œuvre leurs réformes dans le domaine de la facilitation du commerce.

15. Le troisième intervenant a présenté les réformes menées depuis 2002 dans le domaine de la facilitation du commerce en Afghanistan, soulignant qu'il s'agissait d'une entreprise de longue haleine. Il était possible d'obtenir des résultats si l'ensemble des principales parties prenantes, et pas seulement les douanes, participaient au programme ; en effet, les réformes douanières seules ne permettraient pas d'améliorer de manière significative l'efficacité des mesures de facilitation du commerce d'un pays. En ce qui concernait l'automatisation des procédures en Afghanistan, le Système douanier automatisé avait joué un rôle crucial dans le succès de la réforme, et cela pour les trois raisons suivantes : le système avait fait ses preuves dans plus de 80 pays ; il permettait de procéder à une mise en œuvre progressive grâce à son approche modulaire ; et il était déjà disponible en farsi.

16. Le quatrième intervenant a passé en revue les liens entre les ODD et les travaux du CEFAC-ONU. Le Centre avait contribué à établir 440 normes visant à promouvoir le commerce électronique, et participé ainsi à la réalisation de l'ODD 17 et des objectifs environnementaux. Par exemple, lorsqu'un navire entrant au port échangeait 130 000 messages et qu'il les transmettait par voie électronique, deux caisses de papier étaient économisées. De plus, les projets qui amélioraient la transparence des chaînes d'approvisionnement agricole avaient part à la réalisation de l'ODD 2. La Commission économique pour l'Europe était en train d'élaborer un projet sur la traçabilité des chaînes d'approvisionnement dans le secteur textile, faisant progresser la réalisation de l'ODD 12. Enfin, l'élaboration de normes pour l'échange direct d'informations sur la pêche entre les navires et les autorités de contrôle contribuait à la réalisation de l'ODD 14.

17. Un représentant a exposé les progrès réalisés et les difficultés rencontrées ces dernières années au Cameroun dans le cadre de la mise en œuvre des réformes relatives à la facilitation du commerce et des transports. Alors que l'amélioration des infrastructures routières et maritimes était en bonne voie, la question de la sécurité dans les transports demeurait une priorité. Le représentant a remercié la CNUCED du soutien qu'elle avait apporté aux activités de renforcement des capacités dans le cadre du programme d'autonomisation des comités nationaux de facilitation du commerce.

18. Un autre représentant a détaillé la manière dont les réformes relatives aux dispositions de l'Accord sur la facilitation des échanges pouvaient être échelonnées, afin de veiller à leur bonne application. Pour que les réformes se concrétisent, il fallait faire preuve de fermeté et d'autorité et pouvoir s'appuyer sur des infrastructures, des technologies de l'information et de la communication, des politiques financières et un soutien politique, ainsi que sur un plan d'action bien conçu.

19. Pendant les débats qui ont suivi, un participant a souligné qu'il était important de promouvoir une meilleure coordination entre les organismes internationaux et les donateurs. Le représentant d'une commission régionale a pris note des différentes initiatives visant à garantir la coordination entre les organismes des Nations Unies, telles que les protocoles d'accord entre le Centre du commerce international, la CNUCED et la Commission économique pour l'Europe. Le secrétariat a noté que nombre des problèmes découlant d'un manque de coordination pouvaient être surmontés en assurant la coordination des donateurs au niveau national ou au niveau tant national qu'international, et non pas uniquement au niveau international.

20. Quelques participants et représentants ont souligné l'impact que les guichets uniques pouvaient avoir sur le développement d'un pays. Cependant, ils ont également mis en avant les difficultés liées au fonctionnement de ces guichets dans le cadre de la facilitation du commerce, non seulement au niveau national, mais aussi au niveau international à cause des problèmes d'interopérabilité.

21. Quelques représentants ont parlé de l'importance qu'il y avait de disposer d'accords multilatéraux sur les questions de transport et de sécurité.

22. Certains participants et représentants ont dit que la participation du secteur privé aux réformes en matière de facilitation du commerce était essentielle à leur succès.

23. Dans leurs observations finales, les intervenants ont souligné qu'il était nécessaire de promouvoir des politiques reposant sur des données concrètes, à l'instar des mesures prises pour faciliter le commerce, afin de garantir la réalisation des ODD. La facilitation du commerce pouvait être vue comme un voyage, chaque pays se trouvant à une étape différente. Le voyage ne s'achèverait jamais, car il existerait toujours un moyen de faciliter encore davantage le commerce. Il était crucial de bénéficier d'un soutien politique de haut niveau pour que chaque étape du périple corresponde à un progrès.

Impact des changements climatiques sur les principales infrastructures de transport côtier et adaptation à ces changements, et stratégies réglementaires de lutte contre la pollution causée par les navires

24. La troisième séance informelle était présidée par la Vice-Présidente-Rapporteuse. En ouverture de la séance, le secrétariat a souligné que des transports durables et résilients comptaient parmi les questions intersectorielles à aborder pour progresser sur plusieurs

objectifs et cibles. Les évaluations des risques liés au climat et les mesures d'adaptation pour y faire face revêtaient une importance particulière pour les ports et les aéroports des PEID, notamment dans le cadre des ODD 9 et 13 et de la cible 1.5, ainsi que des mesures réglementaires d'appui à l'ODD 14, y compris celles qui concernaient la lutte contre la pollution causée par les navires et la réduction des émissions de dioxyde de carbone issues du transport maritime international. Les cycles du climat et les changements climatiques, dont des phénomènes tels que l'élévation du niveau de la mer, les événements météorologiques extrêmes et l'évolution des précipitations et des températures, pourraient avoir des impacts majeurs sur les infrastructures de transport côtier et menacer le développement des pays les moins avancés (PMA) et des PEID qui, de par leur situation et leurs caractéristiques géographiques, étaient particulièrement exposés et vulnérables aux facteurs climatiques, notamment les tempêtes et l'invasion par l'eau de mer. Dans le même temps, les principales infrastructures de transport côtier de ces pays, en particulier les ports et les aéroports, étaient d'une importance vitale pour l'approvisionnement alimentaire et énergétique, le commerce extérieur et le tourisme. S'appuyant sur des études et des activités de formation de consensus antérieures, la CNUCED menait depuis 2008 des travaux consacrés à l'impact des changements climatiques sur les principales infrastructures de transport côtier des PEID de la région des Caraïbes et à l'adaptation à ces changements, dont un projet d'assistance technique destiné à élaborer une méthode transférable d'évaluation des risques et des vulnérabilités liés aux changements climatiques, en vue de définir des mesures d'adaptation efficaces (voir <http://www.un.org/esa/devaccount/projects/2014/14150.html>). Les premiers résultats de ce projet, qui avait pris la forme d'une étude de cas, indiquaient, par exemple, que le plus grand port de Kingston (Jamaïque) et l'un de ses principaux aéroports, par lesquels arrivaient 70 % des touristes, étaient vulnérables dans tous les scénarios. À Sainte-Lucie, toutes les infrastructures de transport international étaient susceptibles d'être inondées en cas d'événement météorologique extrême et selon différents scénarios de changements climatiques.

25. Le premier intervenant a exposé un certain nombre de constatations détaillées faites par le Centre commun de recherche de l'Union européenne à l'aide de son outil intégré d'évaluation à grande échelle du niveau de la mer et des côtes, qui pouvaient contribuer à la prise de décisions des PEID en matière de transport maritime durable dans le contexte des changements climatiques. Il a présenté les résultats, plus particulièrement pour la région des Caraïbes, d'une modélisation de la montée des eaux qui faisait appel aux techniques les plus avancées et qui tenait compte des facteurs suivants : les risques et les difficultés auxquels les régions côtières font face, notamment l'élévation du niveau de la mer et le développement socioéconomique, l'évaluation des dangers, les variations extrêmes du niveau de la mer et les cyclones tropicaux, les projections de hausse du niveau des mers, les projections du niveau des eaux en général et les variations climatiques extrêmes. Les projections spécifiques à la région des Caraïbes montraient que les impacts directs des changements climatiques – dont les effets de la montée des eaux côtières et des crues des rivières, des événements météorologiques extrêmes, des incendies de forêt, des tempêtes et leurs conséquences sur les récoltes et la pêche, sans parler des points de basculement et des impacts indirects – étaient susceptibles d'être décuplés d'ici à 2100. L'intervenant a rappelé qu'il était nécessaire de reconnaître la complexité des enjeux de l'adaptation des zones côtières au vu des changements climatiques, et qu'il était urgent de progresser dans l'élaboration d'un plan d'action qui permette la mise en œuvre rapide de mesures coordonnées et équitables. Il fallait améliorer la collecte des données, notamment en matière d'élévation des zones côtières et de facteurs socioéconomiques, et poursuivre les travaux de recherche pour mieux comprendre quelles étaient les mesures d'adaptation les plus pertinentes.

26. Le deuxième intervenant a parlé de la gestion des changements climatiques et des risques de catastrophe qui menaçaient les infrastructures de transport côtier des États insulaires des Caraïbes. Les ports et aéroports qui reliaient cette région au reste du monde créaient de la valeur et participaient au tourisme et au commerce, à la sécurité énergétique et à la sécurité alimentaire, à l'investissement étranger direct, aux recettes fiscales, à l'emploi, au commerce et à l'agriculture. Les voyages et le tourisme, par exemple, contribuaient fortement à l'économie, en particulier dans certains États insulaires. Cependant, tous les ports de la région, ainsi que plusieurs aéroports, étaient situés dans des

zones susceptibles d'être submergées. De récents événements anormaux, tels que la précocité de la saison des ouragans en 2017 et les effets dévastateurs des ouragans Irma et Maria en septembre, avaient rappelé avec force la vulnérabilité des pays de la région caribéenne. Dans ce contexte, il fallait ériger en priorité le renforcement de la résilience. L'intervenant a souligné que les ports et les aéroports ne devaient pas être considérés individuellement ou séparément les uns des autres, mais plutôt ensemble, comme un réseau interdépendant, et que la question du renforcement de la résilience devait être abordée de façon intégrée. Enfin, il a remercié la CNUCED pour l'importance et la valeur de son action dans la région des Caraïbes, et a souligné la nécessité de poursuivre et de renforcer ces efforts et d'en diffuser les enseignements, qui pourraient servir à améliorer la prise de décisions.

27. Parlant de la lutte contre la pollution causée par les navires et de la réduction des quantités de dioxyde de carbone émises par le transport maritime international, le troisième intervenant a donné un aperçu des évolutions réglementaires favorables au Programme de développement durable à l'horizon 2030, en particulier aux ODD 13 et 14. L'Organisation maritime internationale (OMI) devait entre autres choses veiller à ce que le transport maritime continue de contribuer à l'économie mondiale sans perturber le fragile équilibre entre, d'une part, les activités humaines et, de l'autre, la santé et la diversité à long terme des océans. Afin de contrôler les émissions du secteur du transport maritime, qui étaient régies par l'annexe VI de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, l'OMI avait élaboré un certain nombre de mesures, qui portaient notamment sur la pollution atmosphérique, l'efficacité énergétique et la réduction des émissions de gaz à effet de serre par les navires. Des pressions grandissantes s'exerçaient en faveur de la réduction de ces émissions, et l'OMI continuait d'examiner cette question, en particulier en travaillant à l'élaboration d'une stratégie préliminaire de réduction.

28. Pour répondre aux questions concernant les mesures concrètes d'ordre infrastructurel à prendre pour que les PEID et d'autres pays vulnérables puissent s'adapter aux effets des changements climatiques et faire face aux menaces auxquelles ils étaient confrontés, les intervenants ont déclaré qu'au vu des contraintes matérielles, le déplacement des infrastructures ne serait pas souvent une solution envisageable pour les PEID. Il fallait aussi considérer différents facteurs politiques, sociaux et économiques, et les choix seraient difficiles à faire. La conception des infrastructures pouvait parfois être légèrement modifiée, avec des effets positifs notables en matière de résilience, mais seule une compréhension correcte et factuelle des impacts, qui dépendaient d'un certain nombre de facteurs, permettrait de mettre au point des mesures d'adaptation appropriées. Dans ce contexte, il était nécessaire de poursuivre les travaux de recherche et d'obtenir des informations plus complètes, notamment à l'aide d'études pilotes bien ciblées. La première étape importante était toutefois de tenir compte de la réalité des changements climatiques dans les opérations portuaires quotidiennes et la planification des infrastructures.

29. Pour un certain nombre de participants et d'intervenants, il fallait garder à l'esprit que les coûts liés au transport maritime pourraient augmenter en raison des nouvelles mesures de protection de l'environnement. Toute hausse serait répercutée sur les clients et, pour les PEID en particulier, ces coûts pourraient être disproportionnés. Dans ce contexte, quelques représentants et quelques intervenants ont souligné la nécessité de mettre en œuvre des programmes d'assistance technique et d'autres formes de coopération pour aider les autorités de l'État du port à appliquer la réglementation internationale de l'environnement.

Transport durable de marchandises : un catalyseur intersectoriel de la réalisation des objectifs de développement durable

30. À la quatrième séance informelle, les experts ont examiné les liens entre le transport de marchandises et les objectifs de développement durable, ainsi que la meilleure façon de tirer profit du transport durable de marchandises pour réaliser le Programme 2030. Un large consensus s'était dégagé quant au fait que le transport durable, et notamment celui de marchandises, était une condition du développement durable et un facteur déterminant dans les processus mondiaux tels que l'Accord de Paris. En capitalisant sur les avantages communs à la croisée des dimensions économique, sociale et environnementale de la durabilité, le transport de marchandises pourrait faire beaucoup progresser le développement durable.

31. Le premier intervenant a parlé du couple « objectifs de développement durable et transport de marchandises », soulignant la nécessité d'acquiescer une meilleure compréhension des liens qui existaient entre, d'une part, la croissance économique, l'industrialisation, le développement des infrastructures, la logistique et la configuration spatiale des chaînes d'approvisionnement, et d'autre part, le secteur du transport de marchandises et les externalités qui en découlaient. Il a dit que si rien n'était fait, les émissions de carbone du secteur doubleraient d'ici à 2050 ; en revanche, pour contenir l'élévation de la température moyenne de la planète en dessous de 2 °C par rapport aux niveaux préindustriels et pour limiter l'élévation des températures à 1,5 °C par rapport à ce référent, il faudrait que le secteur du transport de marchandises réduise sensiblement ses émissions. Le secteur pouvait donc contribuer de façon non négligeable à l'atténuation des changements climatiques et au développement durable, et l'intervenant a souligné que ce potentiel devait être exploité en appliquant les mesures existantes en matière de transport durable de marchandises. Compte tenu des différents moyens d'intervention dont il disposait, le secteur privé avait un rôle important à jouer dans la mise en œuvre de ces mesures, avec l'appui des gouvernements, notamment dans le cadre de partenariats public-privé. Outre les difficultés liées aux infrastructures matérielles, les entraves au transport durable de marchandises dans les pays en développement étaient souvent liées aux infrastructures immatérielles. Pour s'en libérer, il fallait intensifier les efforts de renforcement des capacités et de sensibilisation et promouvoir les partenariats, la collaboration, la collecte de données et le partage d'informations, la diffusion des bonnes pratiques et des études de cas, et les mécanismes de reconnaissance. La CNUCED, grâce à sa boîte à outils pour le transport durable de marchandises, pourrait apporter sa contribution, notamment au moyen de son programme de renforcement des capacités et du Cadre pour le transport durable de marchandises.

32. Le deuxième intervenant a souligné qu'il importait de mesurer les résultats obtenus, y compris en matière de durabilité, pour garantir que les décisions soient prises en connaissance de cause. Le projet d'observatoire des ports pour l'analyse des indicateurs de résultats mené par la Commission européenne, qui fournissait des données concernant le secteur portuaire européen, constituait un exemple concret d'une collaboration efficace entre les milieux universitaires, les scientifiques, le secteur concerné, les entreprises et les fournisseurs de technologies en faveur de la mesure des résultats. Ce projet, qui était doté d'une plateforme en ligne conviviale permettant de collecter, de gérer et d'analyser des données ainsi que d'un outil d'évaluation, répondait en même temps aux besoins de confidentialité et de gestion des connaissances des parties prenantes. Grâce à cet outil de comparaison, chaque port avait la possibilité de s'évaluer à l'aune des résultats obtenus par d'autres ports et par rapport aux moyennes de l'Union européenne. Les différents éléments évalués dans le cadre du projet contribuaient à la réalisation des objectifs de développement durable en facilitant l'évaluation des résultats des ports en matière de durabilité, notamment des indicateurs sur les tendances et la structure du marché, des modèles socioéconomiques, de la gestion de l'environnement, de la sécurité, de la santé et de la sécurité des travailleurs, de la logistique, de la gouvernance, de l'accès à la mer et de la fluidité du trafic, et des niveaux de satisfaction des utilisateurs. L'évaluation des résultats, l'acquisition d'une meilleure compréhension des tendances et des modèles et la mise en place d'une veille économique ou de solutions similaires reposant sur le numérique avaient créé une valeur ajoutée considérable. Cependant, il était essentiel de disposer de données fiables et de haute qualité pour pouvoir tirer profit de ces outils. Il était donc essentiel d'investir dans la collecte, l'acquisition et l'affinement de données, ainsi que d'instaurer la confiance entre les parties prenantes concernées et les fournisseurs de données. La collaboration avec la CNUCED pouvait aider à surmonter certaines difficultés liées aux données et à promouvoir l'utilisation à l'échelle mondiale de la plateforme du projet.

33. Le troisième intervenant a présenté le point de vue des banques multilatérales de développement, qui s'intéressaient de plus en plus au transport durable. Ainsi, la Banque islamique de développement avait adopté une stratégie pour le secteur du transport afin d'aider les pays en développement à élaborer des politiques de transport durable, pour lequel elle était prête à créer davantage de facilités de financement. Elle avait isolé des secteurs prioritaires tels que la sécurité routière, l'inclusion sociale, la croissance économique, l'intégration régionale et le transport durable. Les priorités variaient selon les

régions et les pays, il était nécessaire d'adopter une approche holistique axée sur les chaînes de valeur pour mesurer la durabilité des projets. Pour que le transport et les chaînes de valeur répondent aux critères de durabilité, les facteurs suivants étaient importants : la connectivité, des systèmes logistiques multimodaux internationaux et intégrés, un dialogue à tous les niveaux, y compris avec le secteur privé, et la participation des petites et moyennes entreprises et de la société civile. Il fallait s'efforcer de conclure des partenariats qui utilisent les ressources d'une manière rationnelle, aient un impact plus fort et plus large et soient inclusifs ou attentifs à la dimension citoyenne. D'une façon générale, la stratégie de la Banque était fondée sur la recherche d'un équilibre entre durabilité financière et impacts en matière de développement, et sur la coopération avec des partenaires concernés, notamment la CNUCED.

34. Le quatrième intervenant a souligné les progrès réalisés en matière de transport durable de marchandises et les difficultés rencontrées par la République démocratique populaire lao, un pays sans littoral. L'intégration économique régionale et la connectivité des transports, y compris entre les zones rurales et les zones urbaines, jouaient un rôle important dans le développement durable du pays, par exemple pour la réalisation des ODD 2 et 9. Des investissements avaient été faits dans le secteur des transports, et plusieurs programmes de renforcement des capacités en matière de transport des marchandises et de logistique écologiques avaient été menés. Il restait cependant des difficultés à surmonter, notamment en ce qui concernait l'infrastructure routière, les normes de qualité des carburants automobiles, les contraintes budgétaires et les coûts relativement élevés des mesures environnementales, particulièrement pour les petites entreprises de transport routier. Il était nécessaire de procéder à un transfert de technologie et de mettre en place des mesures d'assistance financière et des mesures d'incitation publiques, en particulier pour le secteur privé, ainsi que de réaliser des activités de développement des ressources humaines et d'assistance technique. L'intervenant a dit que la boîte à outils pour le transport durable de marchandises pourrait s'avérer utile à cet égard.

35. Le cinquième intervenant a expliqué que les Comores étaient confrontées à d'importantes difficultés : les infrastructures portuaires inadaptées, les engins de levage et les équipements portuaires en mauvais état, la connectivité déficiente du transport maritime et les dommages environnementaux provoqués par les navires dans le canal du Mozambique. Les coûts prohibitifs de transport posaient également problème en raison de leur impact sur le coût de la vie. Même si diverses mesures avaient été prises pour faciliter le commerce et lutter contre la pollution par les hydrocarbures, d'autres difficultés persistaient, notamment celles qui étaient liées aux infrastructures portuaires et aéroportuaires et à leur modernisation, et à la surveillance de l'espace maritime.

36. Un représentant a souligné que pour le développement et le financement des infrastructures un cadre mondial spécifique serait très utile.

37. Le représentant d'une organisation non gouvernementale a fait valoir que la CNUCED pouvait appuyer l'approche systémique ou axée sur la chaîne de valeur de la durabilité en reliant ou en exploitant les données pertinentes concernant la chaîne logistique et la facilitation du transport et du commerce. Le secrétariat a insisté sur le fait qu'en matière de transport durable de marchandises, il était préférable d'appliquer des solutions sur mesure, adaptées au contexte local.

38. Certains experts ont estimé que la boîte à outils pour le transport durable des marchandises était utile et prometteuse et qu'il serait bon de la promouvoir à grande échelle. Enfin, quelques experts ont déclaré qu'au vu de leurs plans de développement, les pays en développement étaient dans une bonne position pour surmonter les difficultés liées à la durabilité, notamment en ce qui concernait l'amélioration de leurs infrastructures de transport.

C. Conclusion

39. Dans ses observations finales, le Président a résumé les principaux messages issus des présentations et des débats en soulignant l'imbrication entre les différentes dimensions de la logistique commerciale, notamment les investissements dans les infrastructures matérielles, ainsi que les capacités humaines et institutionnelles et les réformes nécessaires à la facilitation du commerce et du transport.

40. La logistique commerciale avait des répercussions sur la réalisation des objectifs de développement durable au travers des trois principaux facteurs suivants : son impact sur le commerce, puisqu'une logistique commerciale efficace jouait un rôle de plus en plus important dans un développement tiré par le commerce ; l'impact direct des réformes visant à faciliter le commerce et des investissements dans les transports sur l'emploi, la transparence, les infrastructures et le renforcement des capacités humaines et institutionnelles des pays ; et les possibles externalités négatives liées entre autres choses à la pollution, à la sécurité et aux changements climatiques, qui nécessitaient des efforts d'adaptation et d'atténuation.

41. Tout au long de la session, les experts ont souligné combien il était important que la CNUCED poursuive, voire intensifie, l'appui qu'elle apportait aux pays en développement dans le domaine de la logistique commerciale. Ils ont remercié la CNUCED de sa boîte à outils pour le transport durable des marchandises et l'ont encouragée à réunir le financement nécessaire pour l'utiliser selon les besoins spécifiques des différents États membres.

II. Questions d'organisation

A. Élection du Bureau

(Point 1 de l'ordre du jour)

42. À sa séance plénière d'ouverture, le 23 octobre 2017, la Réunion d'experts pluriannuelle a élu M. Alfredo Suescum (Panama) Président et M^{me} Ibtissam Hassan (Égypte) Vice-Présidente-Rapporteuse.

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

(Point 2 de l'ordre du jour)

43. Également à sa séance plénière d'ouverture, la Réunion d'experts pluriannuelle a adopté l'ordre du jour provisoire publié sous la cote TD/B/C.I/MEM.7/13, qui se lisait comme suit :

1. Élection du Bureau.
2. Adoption de l'ordre du jour et organisation des travaux.
3. La logistique commerciale et le Programme de développement durable à l'horizon 2030.
4. Adoption du rapport de la réunion.

C. Résultats de la session

44. À la même séance plénière d'ouverture, la Réunion d'experts pluriannuelle a décidé que le Président établirait un résumé des débats.

D. Adoption du rapport de la réunion

(Point 4 de l'ordre du jour)

45. À la séance plénière de clôture, le 24 octobre 2017, la Réunion d'experts pluriannuelle a autorisé la Vice-Présidente-Rapporteuse à établir la version finale du rapport après la session.

Annexe

Participation*

1. Les États membres de la CNUCED ci-après étaient représentés à la session :

Algérie	Guatemala
Allemagne	Iran (République islamique d')
Angola	Kazakhstan
Argentine	Koweït
Autriche	Libéria
Brésil	Madagascar
Brunéi Darussalam	Panama
Cameroun	Philippines
Chili	Rép. démocratique populaire lao
Chine	Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord
Comores	Sri Lanka
Congo	Turquie
Costa Rica	
Espagne	
2. L'État observateur non membre ci-après a participé à la session :
État de Palestine.
3. Les organismes intergouvernementaux ci-après étaient représentés à la session :
Banque islamique de développement
Groupe des États d'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique
Organisation de la coopération islamique
Organisation des États des Caraïbes orientales
Union des conseils des chargeurs africains
Union européenne.
4. Les organes, organismes et programmes des Nations Unies ci-après étaient représentés à la session :
Centre du commerce international CNUCED/OMC
Commission économique pour l'Europe.
5. Les organisations non gouvernementales ci-après étaient représentées à la session :
Catégorie générale
International Network for Standardization of Higher Education Degrees
Union internationale des transports routiers.
Catégorie spéciale
Association du transport aérien international
Conseil des chargeurs européens.
Autres
Forum économique mondial.

* La présente liste indique les participants inscrits. La liste complète des participants figure dans le document TD/B/C.I/MEM.7/INF.5.