



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

Distr. générale
20 décembre 2018
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
Sixième session
Genève, 21-23 novembre 2018

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

Tenue au Palais des Nations, à Genève, du 21 au 23 novembre 2018



Table des matières

	<i>Page</i>
Introduction	3
I. Résumé du Président	3
A. Séance plénière d'ouverture.....	3
B. Le transport durable de marchandises à l'appui du Programme de développement durable à l'horizon 2030	3
II. Questions d'organisation.....	13
A. Élection du Bureau	13
B. Adoption de l'ordre du jour et organisation des travaux.....	13
C. Résultats de la session	13
D. Adoption du rapport de la réunion	13
Annexe	
Participation	14

Introduction

La sixième 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 (Suisse), du 21 au 23 novembre 2018.

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 de la CNUCED a souligné l'importance du transport de marchandises et du transport maritime pour l'économie mondiale, ainsi que pour la réalisation des objectifs de développement durable. Une étape importante avait été franchie avec l'adoption, en avril 2018, de la stratégie initiale de l'Organisation maritime internationale (OMI) en faveur de la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports maritimes. En outre, il était nécessaire de mieux comprendre les possibilités et les difficultés liées à la numérisation. La CNUCED restait disposée à aider les pays en développement et à collaborer avec d'autres pays pour s'employer ensemble, « unis dans l'action », à atteindre les objectifs mondiaux prioritaires en matière de transport durable de marchandises.

B. Le transport durable de marchandises à l'appui du Programme de développement durable à l'horizon 2030

(Point 3 de l'ordre du jour)

2. La Chef de la Section des transports de la CNUCED a ouvert l'examen de ce point de l'ordre du jour en rappelant que le transport durable jouait un rôle important dans la réalisation des objectifs de développement durable. Cela avait été reconnu dans des initiatives et des instruments mondiaux comme l'Accord de Paris conclu en vertu de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques et l'initiative Mobilité durable pour tous. La grande place accordée au transport maritime s'expliquait par l'importance économique du secteur, ainsi que par la dynamique favorable créée par l'adoption de la stratégie initiale de l'OMI visant à réduire les émissions d'ici à 2050. La Réunion d'experts pluriannuelle sur les transports, la logistique commerciale et la facilitation du commerce avait pour objectif d'informer les États membres de la CNUCED des objectifs de décarbonisation des transports maritimes, de leurs incidences sur les coûts de transport et le commerce, et de l'expérience des pays qui avaient reçu une assistance technique de la CNUCED dans le domaine du transport durable des marchandises.

Évolution récente de la politique climatique mondiale

3. Deux tables rondes ont été consacrées à l'évolution récente de la politique climatique mondiale dans le cadre de l'OMI et à ses conséquences pour les transports maritimes internationaux. Ont participé à la première table ronde des représentants de l'OMI, du secrétariat de la CNUCED et de l'University College de Londres, et à la seconde, des représentants de CE Delft, de l'University College de Londres et de la Banque mondiale.

4. Soulignant l'importance du transport maritime, un intervenant a appelé l'attention sur la croissance prévue de la demande mondiale dans le secteur. Les pays en développement jouaient un rôle important aussi bien en leur qualité d'utilisateurs qu'en tant que producteurs de services de transport maritime. En outre, il était nécessaire de dissocier l'activité de transport maritime de ses coûts externes.

5. Un autre intervenant a décrit l'action menée par l'OMI pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. En ce qui concernait les prescriptions obligatoires pertinentes énoncées dans l'annexe VI de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les

navires (1973), le plafond de 0,5 % masse/masse de la teneur en soufre du fioul devrait entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2020. Comme cela ferait probablement augmenter le prix du fioul, il fallait tenir compte des incidences sur le transport de marchandises. La stratégie initiale de l'OMI témoignait de son attachement à la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre des transports maritimes. Un plan d'action de suivi axé sur les combustibles de substitution, la technologie, la recherche-développement et le financement avait été approuvé en octobre 2018.

6. En réponse à une question, le même intervenant a expliqué que la stratégie initiale de l'OMI mettait l'accent sur la nécessité d'évaluer les incidences sur les États avant d'adopter des mesures de réduction des gaz à effet de serre. L'augmentation de l'efficacité énergétique rendait les transports moins coûteux. Bien qu'il puisse être élevé au départ, le coût des technologies nécessaires tendait à diminuer par la suite. Répondant au commentaire d'un autre expert, l'intervenant a rappelé que le transport maritime avait été le premier secteur à adopter des mesures obligatoires en 2011. En ce qui concernait les incidences de ces mesures sur les ports des petits États insulaires en développement, il a reconnu les difficultés rencontrées par ces États et la nécessité pour les gouvernements de réfléchir aux stratégies à mettre en oeuvre, qui nécessitaient un appui financier. Dans l'assistance technique qu'elle fournissait, par exemple dans le cadre des partenariats mondiaux en faveur de l'efficacité énergétique des transports maritimes, l'OMI tenait compte des questions relatives aux ports.

7. Un autre intervenant a évoqué les tendances actuelles du commerce maritime et les objectifs à atteindre pour respecter les prescriptions en matière d'émissions de dioxyde de carbone au cours des trente à cinquante prochaines années. La croissance des transports maritimes était compatible avec la réduction de l'intensité en dioxyde de carbone du transport de marchandises, comme le montraient les scénarios et les renseignements détaillés sur les moyens de limiter le réchauffement à 2 °C (cible la moins ambitieuse) ou à 1,5 °C. La répartition des sources d'énergie du secteur pourrait influencer sur les émissions futures. Il fallait prendre des mesures pour parvenir à la modifier radicalement d'ici à 2030. Il était essentiel que les navires passent à des carburants à émissions nulles. Peu importe le rythme de décarbonisation à atteindre, il faudrait que ces carburants soient commercialisés au cours des dix à quinze années à venir. La réduction des coûts de la production des énergies renouvelables et le grand potentiel technique de cette production permettaient d'être optimistes.

8. En réponse à une question, le même intervenant a dit que le passage à des carburants à émissions de carbone nulles ou faibles occasionnerait sans doute des coûts dont la répartition n'était pas prévisible avec certitude. Répondant à un autre expert, il a fait observer que l'accélération du réchauffement planétaire rendait plus urgente la transition vers des carburants à émissions nulles. En ce qui concernait la combustion interne, il était peut-être possible de passer aux piles à combustible, mais cela prendrait du temps. Un expert s'est inquiété de ce que les limitations de vitesse obligatoires faussent les marchés, tandis qu'un autre a souligné l'importance de la sécurité alimentaire et de la préparation aux catastrophes pour les petits États insulaires en développement.

9. Un intervenant a présenté certaines mesures de réduction des gaz à effet de serre énoncées dans la stratégie initiale de l'OMI. L'analyse de huit mesures à court terme qui pourraient être retenues pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et dont on considérait qu'elles influaient directement sur ces émissions avait montré que seules les mesures opérationnelles étaient susceptibles de permettre la réalisation des objectifs fixés pour 2030. La stratégie initiale ferait probablement croître la place de la navigation à vitesse réduite. En ce qui concernait les mesures à moyen et à long terme, il était nécessaire de passer des combustibles fossiles aux combustibles à émissions faibles ou nulles. À partir de 2030, la consommation de combustibles à émissions faibles ou nulles augmenterait, ce qui aurait des effets qu'il faudrait évaluer.

10. Évoquant les mesures fondées sur le marché, en particulier les mesures axées sur la tarification du carbone et leurs incidences sur la décarbonisation des transports maritimes, un autre intervenant a dit que le coût des émissions de dioxyde de carbone devrait être compris entre 40 et 80 dollars par tonne d'ici à 2020 et entre 50 et 100 dollars par tonne d'ici à 2030 pour que le réchauffement puisse être limité à 1,5 °C et à 2 °C, respectivement.

Les recettes provenant d'une tarification du carbone comprenant une taxe sur les combustibles de soute pourraient être versées aux collectivités locales ou à un fonds mondial, ce qui présenterait un avantage double, puisque les fonds pourraient être redistribués au secteur des transports maritimes ou à des pays particulièrement touchés.

11. Selon un expert, la tarification du carbone pourrait poser problème si elle n'était pas appliquée uniformément dans le monde entier. De plus, l'acceptabilité politique n'allait pas de soi. Toutefois, l'établissement d'un prix mondial du carbone contribuerait à combler les failles du système et à garantir des conditions équitables pour tous.

Politique climatique mondiale : difficultés et possibilités

12. Une table ronde a été consacrée aux difficultés et aux possibilités liées à la politique climatique mondiale, notamment en ce qui concerne les mécanismes fondés sur le marché qui pourraient être appliqués au transport maritime international. Elle a réuni des représentants d'Environmental Defence Fund, d'University Maritime Advisory Services et de l'Université de Rio de Janeiro.

13. Un intervenant a présenté le cas du Brésil. Compte tenu de la situation commerciale du pays et de son éloignement des principaux marchés de consommation, l'intensité en carbone par tonne de marchandises exportées est supérieure à celle de ses concurrents. Par conséquent, la tarification du carbone aurait une plus grande incidence sur les coûts des transports en provenance du Brésil. Pour atteindre les objectifs fixés par l'OMI, le pays avait envisagé un ensemble de mesures telles que la navigation à vitesse réduite, la récupération de chaleur et le nettoyage des hélices de navires. Pour respecter les prescriptions de l'OMI d'ici à 2050, le Brésil aurait besoin d'une grande quantité de biocarburants. Le prix et le coût d'opportunité des biocarburants étaient plus élevés. Pour que l'utilisation de ces carburants soit viable, il faudrait que le prix du carbone soit élevé, de l'ordre de 150 dollars par tonne de dioxyde de carbone. Selon le scénario de croissance retenu, le pays subirait une perte de de 1 à 3 % de son produit intérieur brut, et certains secteurs seraient davantage touchés. Les mécanismes à mettre en place devraient inclure des mesures de protection pour les pays dont la compétitivité commerciale risquait d'être compromise.

14. Répondant à un expert, le même intervenant a estimé qu'une bonne solution pour le Brésil consisterait à diversifier l'économie, à promouvoir la croissance économique, à réduire la vulnérabilité commerciale et à améliorer les infrastructures locales de transport. Une autre possibilité consisterait à concevoir des modèles fondés sur le marché qui prévoiraient un système hybride de prescriptions et de taxes relatives à l'intensité en carbone, ainsi que des compensations.

15. En réponse à la question d'un expert sur les moyens par lesquels le secteur ou les pays pourraient se protéger contre les effets généraux de la décarbonisation du transport maritime, l'intervenant a recommandé de faire la distinction entre les mesures que les États pourraient prendre eux-mêmes et celles qui devraient être prises au niveau international.

16. Évoquant les différents moyens de remédier aux effets négatifs disproportionnés que la mise en œuvre de mesures de réduction des émissions des navires pourrait avoir sur les États, un intervenant a dit qu'il serait possible de combiner plusieurs méthodes ; il n'y avait pas de solution universelle, chaque option ayant ses avantages et ses inconvénients. La solution la plus appropriée dépendrait des mesures en question et de leurs incidences particulières sur les pays concernés. L'une des options à envisager consisterait à prévenir les effets négatifs. Une autre solution serait d'utiliser les recettes tirées de la tarification du carbone. Ces recettes pourraient servir à financer la décarbonisation du transport maritime grâce à l'investissement dans la recherche-développement, les solutions à faibles émissions et leur mise en œuvre, et l'appui aux exportateurs situés dans des zones reculées et spécialisés dans les produits de base à faible valeur. Une troisième possibilité concernait le renforcement des capacités et la coopération technique. Il serait par ailleurs utile – et dans certains cas nécessaire – de mettre en place une coopération interinstitutions et de rattacher l'action menée à des projets et programmes existants comme ceux de la CNUCED.

17. Un expert s'est enquis des conséquences de la décarbonisation pour les pays en développement sans littoral. L'intervenant a fait observer que certains des problèmes logistiques de ces pays pourraient être résolus grâce à certaines des options qui venaient d'être mentionnées. Un autre expert a voulu en savoir davantage sur la possibilité d'utiliser les fonds recueillis pour financer l'adaptation aux changements climatiques des infrastructures de transport côtières, en particulier les ports des petits États insulaires en développement.

18. Un intervenant a dit qu'il était urgent d'établir un plan et un calendrier bien conçus pour agir rapidement et efficacement, notamment en ce qui concernait la participation aux réunions. La décarbonisation du transport maritime était source de coûts mais également de possibilités. L'établissement d'un prix du carbone pourrait contribuer au financement de projets de démonstration et d'essais technologiques. Cela réduirait les coûts des sources d'énergie renouvelables et des technologies s'y rapportant.

19. Une autre table ronde, à laquelle ont participé des représentants d'Environmental Defence Fund, de la Chambre internationale de la marine marchande et de l'University of the South Pacific, a été l'occasion de poursuivre le débat en adoptant tour à tour le point de vue des pays, du secteur et de la société civile.

20. Les États insulaires du Pacifique étant très exposés aux effets négatifs que risquaient d'avoir les mesures visant à décarboniser le transport maritime, il était urgent de mieux comprendre ces effets. Les interventions en cas de catastrophe étaient importantes pour ces pays et devaient être prises en considération, eu égard aux incidences des catastrophes naturelles sur les coûts de transport, la sécurité alimentaire et l'approvisionnement en fournitures. Toutefois, les analyses d'impact étaient difficiles à réaliser en raison du manque de données sur les coûts de transport. Il était absolument nécessaire d'intensifier les activités de renforcement des capacités, d'assistance technique et de financement, et il fallait définir des solutions technologiques mieux adaptées à la région. Il importait de faciliter les partenariats public-privé, l'échange d'informations et le transfert de technologies.

21. Une proposition informelle concernant une mesure à long terme avait obtenu le soutien d'une grande partie des membres de la Chambre internationale de la marine marchande : la création d'un fonds international de recherche-développement en faveur de la réduction des émissions de gaz à effet de serre des transports maritimes, auxquels les compagnies du secteur verseraient une certaine contribution pour chaque tonne de combustible achetée. Pour pouvoir garantir que toutes les parties y contribuent dans des conditions équitables, le secteur aurait besoin de l'appui de l'OMI et de ses États membres. Les fonds collectés pourraient servir à donner un coup de fouet à la recherche-développement sur les nouveaux carburants n'émettant pas de dioxyde de carbone, et le montant des fonds initialement collectés pourrait être accru.

22. Les acteurs des transports maritimes préféraient les mesures opérationnelles et technologiques aux mesures fondées sur le marché, qui étaient difficilement applicables à ce secteur. Les États insulaires du Pacifique appuyaient en principe les mesures de ce type, mais il était urgent de mieux en comprendre les conséquences pour les petits États insulaires en développement. Un expert a rappelé les résultats d'une enquête sectorielle et les mesures demandées par divers acteurs du secteur, qui indiquaient qu'il était nécessaire de réduire les émissions de carbone pour atteindre les objectifs de l'OMI.

23. Les règles relatives au soufre qui entreraient en vigueur en 2020 pourraient permettre de réaliser une bonne étude de cas concernant les incidences de la réglementation sur les coûts de transport et le commerce. Un expert, qui représentait les ports des Caraïbes, a proposé de fournir des données qui pourraient être analysées, six compagnies maritimes ayant annoncé des augmentations des coûts en raison de la nouvelle limitation de la teneur en soufre. De plus, les données sur les réglementations adoptées par le passé, comme l'interdiction des pétroliers à simple coque, pourraient aider à analyser les répercussions des mesures réglementaires sur la navigation et fournir des indications utiles. Un autre expert a fait observer que les fluctuations des prix du pétrole et des carburants auraient probablement une incidence beaucoup plus grande que le prix du carbone, quel qu'il soit, et que les tendances passées avaient montré que les prix de carburants élevés faisaient baisser les émissions.

Facilitation du transport durable des marchandises du point de vue des couloirs de transport et de transit et des petits États insulaires en développement

24. Deux tables rondes ont porté sur le thème « Facilitation du transport durable des marchandises du point de vue des couloirs de transport et de transit et des petits États insulaires en développement ». La première a réuni, outre un consultant international, des représentants des organismes suivants : l'Organisation du corridor Abidjan-Lagos (Côte d'Ivoire), l'Agence de facilitation du transport en transit du Couloir central (République-Unie de Tanzanie), l'Autorité de coordination du transport de transit du Corridor Nord (Kenya), le secrétariat de la CNUCED et le Groupe du couloir de Walvis Bay (Namibie). Ont participé à la seconde table ronde des représentants de l'Autorité portuaire d'Antigua-et-Barbuda, du Ministère jamaïcain des transports et de l'extraction minière, de Ressources naturelles Canada (par liaison audio), de l'University of the South Pacific et du secrétariat de la CNUCED.

25. Un intervenant a dit que le cadre de la CNUCED pour le transport durable de marchandises était utilisé dans les couloirs septentrional et central d'Afrique, ainsi que dans les petits États insulaires en développement des Caraïbes. Des ateliers de renforcement des capacités avaient été organisés en Afrique de l'Est et dans les Caraïbes pour améliorer les capacités des acteurs des transports dans ces régions et leur permettre d'élaborer et de mettre en œuvre des stratégies en faveur du transport durable de marchandises. Ces acteurs avaient ainsi élaboré le Plan stratégique du couloir Nord (2017-2021), qui s'appuyait sur les principes de la durabilité. En outre, ils avaient rédigé des versions préliminaires de la Stratégie du couloir central (2018-2023), de la Stratégie des Caraïbes en faveur du transport durable de marchandises (2020-2025) et du document portant création de l'Observatoire régional de la logistique durable (Caraïbes). L'intervenant a félicité la CNUCED pour ses travaux dans les deux régions et lui a suggéré de continuer d'améliorer le cadre, d'en étendre l'application aux régions et d'accroître le nombre d'activités de renforcement des capacités.

26. Avec l'appui de la CNUCED, le Couloir central avait été doté d'une stratégie en faveur du transport durable de marchandises pour 2018-2023, fondé sur une approche participative. Des mesures à effet rapide ont été définies pour favoriser le transport ferroviaire de marchandises et le transport par voies navigables, grâce à l'utilisation du lac Tanganyika, de façon à réduire les coûts de transport de 40 %. Il y avait plusieurs défis à relever dans le cadre du transport de marchandises le long du couloir. Il fallait notamment remettre en état certains tronçons des réseaux ferroviaires et des voies navigables desservant les pays du Couloir central, mettre en place un système intégré de suivi des marchandises et accroître la taille de la flotte. Dans le cadre d'un programme de parrainage d'étudiants, l'Agence de facilitation du transport en transit du Couloir central avait contribué à renforcer les capacités de transport et de logistique maritimes dans la région.

27. Dans le Couloir Nord, on pouvait notamment signaler : l'élaboration, le lancement et la mise en œuvre du Programme de transport écologique de marchandises (2017-2021) ; l'organisation d'un atelier de renforcement des capacités en 2016 par la CNUCED ; la réalisation d'une étude initiale visant à estimer les émissions du port de Mombasa. Le Programme comportait sept domaines thématiques, dont la promotion et la sensibilisation, l'évaluation et l'analyse du fret, le suivi des résultats et le financement. L'étude était le fruit d'un partenariat entre la CNUCED et le Programme des Nations Unies pour l'environnement. Dans les principales recommandations issues de l'étude, il était notamment préconisé de surveiller les émissions et de normaliser les méthodes de mesure dans la région. Comme la notion de transport durable de marchandises était nouvelle en Afrique de l'Est, il fallait la faire mieux connaître, et il était souhaitable que la CNUCED continue d'apporter un appui au renforcement des capacités.

28. Le Couloir de Walvis visait à transformer les couloirs de transport en couloirs économiques. La Namibie était consciente de l'importance du transport et de la logistique dans les transports et le commerce des pays voisins sans littoral. Il s'agissait d'une priorité nationale. Les partenariats public-privé étaient essentiels au développement économique de la région ; les pouvoirs publics s'occupaient de l'élaboration des politiques, du développement des infrastructures et du contrôle des frontières, tandis que le secteur privé servait de moteur à la croissance économique. Le Groupe de Walvis Bay réunissait des

entités publiques et privées auxquelles il fournissait un cadre propice au dialogue, aux partenariats et à la collaboration, en particulier dans les domaines du développement des infrastructures. Il collaborait avec des institutions comme l'Union africaine, la Banque mondiale et un certain nombre d'organismes administrant des couloirs. Le Groupe avait facilité la mise en œuvre du Système douanier automatisé (SYDONIA) en Namibie. Les efforts déployés pour établir un nouveau terminal à conteneurs en 2014 visaient à faire de la Namibie une grande plateforme logistique. Le Groupe participait également à des programmes d'action sociale et de sensibilisation. La coordination des activités menées dans la région par des organisations comme la CNUCED faciliterait ces efforts et éviterait les doubles emplois.

29. En réponse à une question, un intervenant a dit que le Groupe mènerait en janvier 2019 des activités qui intéresseraient le Zimbabwe, lorsqu'un programme serait élaboré avec ce pays et le Malawi. En outre, les activités que la CNUCED a consacrées aux couloirs d'Afrique de l'Est pourraient être étendues à d'autres régions.

30. Au Ghana, le projet relatif au port de Tema avait permis de définir un plan d'action énonçant les grandes lignes d'une stratégie de réduction des émissions, d'une évaluation annuelle des incidences des émissions sur la santé et d'un plan de mise en œuvre de services de santé. Un appui technique était nécessaire pour mettre en œuvre une stratégie fondée sur les piliers de la durabilité définis par la CNUCED de façon à garantir la viabilité des couloirs. Il fallait collaborer avec la CNUCED pour mettre au point un programme semblable à celui des couloirs central et septentrional. Des programmes régionaux étaient de mise pour promouvoir le transport durable de marchandises, les programmes de ce type étant plus efficaces que les programmes nationaux et permettant de réduire les effets des problèmes administratifs.

31. Dans son exposé, un intervenant a décrit les travaux de la CNUCED sur la facilitation du commerce. L'organisation aidait plus de 50 pays à exécuter des programmes de facilitation du commerce et assurait des services de renforcement des capacités et de formation en faveur de la création de comités nationaux de facilitation du commerce. Le manque de financement et de ressources restait la principale difficulté à surmonter pour mettre en place ces comités. Le programme SYDONIA était utilisé dans plus de 90 pays, et les portails TradeInfo servaient à répondre aux obligations des pays en matière de communication d'informations. L'intervenant a invité les participants à participer à l'examen à mi-parcours de la mise en œuvre du Programme d'action de Vienne en faveur des pays en développement sans littoral pour la décennie 2014-2024, qui serait effectué en novembre 2019.

32. Pendant les échanges qui ont suivi, un expert a souhaité savoir comment les pays pourraient bénéficier des meilleures pratiques des couloirs alors qu'ils en étaient encore aux premiers stades du développement de leur production et de leur commerce. Un intervenant a répondu que les pays devaient tenir compte de leur situation géographique pour veiller à utiliser le mode de transport le plus efficace ; un autre a estimé que de bonnes infrastructures et de bons produits pouvaient être mis au point dans le même temps pour favoriser la facilitation du commerce.

33. Un intervenant a dit que les petits États insulaires en développement étaient exposés à une multitude de risques de catastrophe, d'où la nécessité de tenir compte de la variabilité du climat et des changements climatiques dans les travaux de la CNUCED. Les infrastructures de transport côtières étaient d'une importance vitale pour le commerce, l'énergie, l'alimentation et le tourisme. Les changements climatiques et les phénomènes météorologiques extrêmes auraient sans doute des incidences directes et indirectes sur les infrastructures et les services de transport. La CNUCED menait depuis 2009 des travaux sur les incidences des changements climatiques et l'adaptation des infrastructures de transport côtières à ces changements, par exemple dans le cadre de réunions d'experts, d'ateliers et d'un projet d'assistance technique. Elle avait mené à bien un projet concernant les incidences des changements climatiques sur ces infrastructures dans les Caraïbes et le renforcement de la capacité d'adaptation des petits États insulaires en développement. En s'appuyant sur ses travaux antérieurs dans ce domaine et en tenant compte des priorités et des mandats qui avaient été arrêtés, la CNUCED renforçait dans le cadre de ce programme la capacité des acteurs des transports de ces États – décideurs, planificateurs et

administrateurs des infrastructures – à comprendre les effets des changements climatiques sur les infrastructures de transport côtières, en particulier les ports maritimes et les aéroports, et à prendre des mesures d'adaptation appropriées. Parmi les principaux résultats du projet, on pouvait citer l'évaluation des facteurs de vulnérabilité à la variabilité du climat et aux changements climatiques en Jamaïque et à Sainte-Lucie, s'agissant en particulier des risques de perturbations opérationnelles et de submersion marine pesant sur les aéroports et les ports maritimes internationaux dans le cadre de différents scénarios climatiques. La CNUCED envisageait de donner suite à ces travaux et de les étendre à l'ensemble de la région des Caraïbes et au-delà.

34. Plusieurs faits nouveaux s'étaient produits dans la région des Caraïbes. La CNUCED avait organisé un atelier régional de renforcement des capacités à la Barbade en juillet 2018. Pour la première fois, l'atelier avait réuni diverses parties prenantes du secteur des transports pour leur donner l'occasion de nouer un dialogue et de chercher des solutions aux problèmes existants, tels que le manque de données régionales sur les transports et la nécessité d'adopter une approche plus coordonnée des transports dans les Caraïbes. Cela avait conduit les participants à mener des travaux en vue de définir une stratégie régionale intégrée en faveur du transport durable de marchandises et d'établir un observatoire régional des données sur le transport de marchandises ; le secrétariat avait été assuré par l'Association de gestion portuaire des Caraïbes.

35. L'Association de gestion portuaire continuait de plaider en faveur du renforcement de la supervision de la conception des ports par les petits États insulaires en développement afin d'en garantir l'efficacité et la viabilité, ce qui ne pouvait se faire sans données fiables. En outre, elle pourrait nouer de nouveaux liens de partenariat avec la CNUCED pour financer d'autres activités de renforcement des capacités du même type. Elle espérait que la CNUCED pourrait faciliter l'échange de données d'expérience avec les couloirs et la reproduction des meilleures pratiques et des bons résultats du projet.

36. Au vu des besoins de formation recensés lors de l'atelier régional, la CNUCED a organisé en Jamaïque un atelier national de renforcement des capacités et de formation dans le domaine de la conduite écologique, en collaboration avec le Ministère des transports et de l'extraction minière, l'All Island Truckers Association et Ressources naturelles Canada. L'atelier national avait donné au Ministère l'occasion de consulter les parties prenantes sur les questions à aborder dans la politique nationale révisée des transports. Il conviendrait de focaliser les travaux futurs sur la création de nouveaux partenariats public-privé dans le secteur des transports et sur l'élaboration d'un manuel et d'un programme standard de formation des conducteurs. Il était envisagé de réaliser une étude de faisabilité sur le transport maritime à courte distance et la connectivité aérienne entre les îles des petits États insulaires en développement des Caraïbes orientales, en collaboration avec l'Organisation des États des Caraïbes orientales.

37. Exprimant l'espoir que le nouveau partenariat avec la CNUCED serait renforcé, un intervenant a demandé à l'organisation de mener des activités de renforcement des capacités dans la région.

38. Dans la région du Pacifique, des mesures avaient été prises pour favoriser le passage à des modes de transport à faibles émissions de carbone. Les Îles Marshall avaient élaboré une carte marine axée sur les objectifs de décarbonisation du secteur à atteindre d'ici à 2050. Cette initiative pourrait servir de catalyseur dans la région. Les partenariats étaient à l'origine d'une grande partie des bons résultats qui avaient été obtenus en matière de décarbonisation dans la région. La région avait notamment besoin de travaux cartographiques, de données, de capacités techniques et de financement pour opérer une transition vers les transports durables. L'University of the South Pacific avait contribué à l'élaboration de la série d'outils de formation de la CNUCED en mettant à sa disposition des études de cas et des informations sur les pratiques optimales de décarbonisation des transports maritimes dans les petits États insulaires en développement. L'un des intervenants a suggéré à la CNUCED de mener dans les îles du Pacifique un projet du même type que celui qui avait été mis en œuvre dans les Caraïbes, les deux régions présentant de nombreuses similitudes.

39. Au Canada, Ressources naturelles Canada concentrait ses efforts sur les transports, les carburants de substitution et les transports routiers. Les données sur la consommation et l'utilisation de l'énergie étaient insuffisantes. Les moyens de réduire les émissions de carbone du transport routier de marchandises étaient à l'étude. Les initiatives en faveur du transport écologique de marchandises comprenaient le programme Smart Driver, qui visait à améliorer l'efficacité de la conduite au Canada, ainsi qu'en Argentine, en Australie, au Brésil, au Chili, en Colombie et en Jamaïque, en collaboration avec la CNUCED. Ressources naturelles Canada était résolue à intensifier l'action menée en faveur du transport écologique de marchandises et à augmenter le nombre de séances de formation et de régions bénéficiaires.

40. En réponse à une question, un intervenant a expliqué que toutes les politiques et tous les programmes faisaient partie de l'approche intégrée du Canada en matière de transport durable. Le Canada avait entrepris de collaborer avec la CNUCED pour échanger des données d'expérience. De même, le Gouvernement fidjien s'est dit disposé à collaborer avec la CNUCED pour dispenser une formation à la conduite écologique dans la région. Selon un expert, les petits États insulaires en développement des Caraïbes devaient renouveler et reconstruire leur économie et leurs infrastructures chaque année, en particulier après la saison des ouragans. Dans le même ordre d'idées, un intervenant a dit que tous les pays, en particulier les pays en développement et les petits États insulaires en développement, devaient intensifier la collaboration à tous les niveaux pour lutter contre les changements climatiques et adapter systématiquement les transports aux changements climatiques.

Numérisation et systèmes communautaires de ports

41. Une table ronde réunissant des représentants de l'International Port Community Systems Association et de Portnet Maroc a réfléchi à l'essor de la numérisation dans la perspective des avantages des systèmes communautaires de ports, des liens avec le guichet unique et de l'Accord sur la facilitation des échanges de l'Organisation mondiale du commerce.

42. Un intervenant a souligné que les mécanismes de collaboration fondés sur l'échange électronique de données occupaient une place de plus en plus importante du fait de l'Accord sur la facilitation du commerce, qui était entré en vigueur en 2017, et de la Convention visant à faciliter le trafic maritime international de l'OMI, qui entrerait en vigueur en 2019. Selon un autre intervenant, les systèmes communautaires portuaires deviendraient une source clef d'informations économiques, car ils évolueraient sans doute dans le sens d'une plus grande intégration des données provenant de sources externes telles que le système d'identification automatique.

43. Parmi les avantages de l'utilisation des systèmes communautaires de ports, on pouvait citer : la disponibilité et l'amélioration des données permettant d'optimiser les processus de transport de marchandises liés aux ports, les opérations dans l'arrière-pays et les activités douanières ; l'augmentation des recettes douanières ; la réduction du temps de séjour des marchandises ; le développement de la circulation de conteneurs.

44. Au Maroc, le projet Portnet avait d'abord été un système communautaire portuaire, avant de devenir progressivement un portail commercial et de faire participer d'autres acteurs économiques jouant un rôle dans le commerce, comme les banques et les institutions financières. Aujourd'hui, il portait sur l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement et permettait de recueillir des données logistiques et financières. Les utilisateurs pouvaient s'en servir pour réaliser des démarches administratives et des paiements par différents moyens de façon à régler différents frais et factures commerciales grâce à une même plateforme. Portnet Maroc visait à améliorer la compétitivité, à réduire les coûts logistiques et à améliorer l'environnement économique. Sa plateforme électronique permettait d'assurer des services répondant aux problèmes des importateurs aussi bien qu'à ceux des exportateurs. La possibilité d'accéder aux données et de les partager étaient nécessaires pour instaurer un climat de confiance et pour collecter et partager les données tout au long de la chaîne d'approvisionnement d'une manière non intrusive. Cela compliquait la conception du système communautaire de ports, car la réutilisation ou la redistribution des données devait se faire conformément aux règles de confidentialité.

45. En outre, le projet Portnet avait permis de mener des discussions sur la simplification des échanges commerciaux tout au long de la chaîne d'approvisionnement et la création de liens entre les différents acteurs dans l'objectif de l'intégration des différentes opérations. Il avait permis de simplifier les procédures commerciales et de les rendre plus conformes aux normes internationales. Grâce à Portnet, le Maroc avait progressé dans le classement de la Banque mondiale concernant la facilité des échanges transfrontières.

46. Selon plusieurs intervenants, de nombreux facteurs favorisaient la bonne mise en œuvre des systèmes communautaires de ports, à savoir notamment : l'élaboration du système suivant une approche axée sur le client ; la mise en œuvre échelonnée des systèmes communautaires de ports et des guichets uniques ; la présence d'une forte volonté politique et la supervision au plus haut niveau des réformes ; la coordination entre les acteurs des secteurs public et privé.

47. Les experts ont convenu que la technologie n'était pas le seul facteur qui favorisait l'amélioration du fonctionnement de la chaîne d'approvisionnement dans le cadre des systèmes communautaires de ports et des guichets uniques ; un contexte propice à la collaboration était également essentiel. Pour promouvoir l'échange d'informations et la création de liens entre les acteurs, il fallait opérer un changement d'état d'esprit afin d'accroître la confiance entre les parties prenantes pour ce qui était du partage de données et d'informations, et comprendre et redéfinir les flux d'informations en s'appuyant sur des objectifs et des processus bien définis. De l'avis d'un intervenant, il était essentiel de faciliter l'établissement de partenariats fiables pour que les autorités douanières puissent à la fois protéger les frontières et contribuer à faciliter les échanges, par exemple grâce à des procédures de dédouanement préalable ou par l'intermédiaire d'opérateurs économiques agréés.

48. Les participants aux discussions ont généralement mis l'accent sur le caractère collaboratif des systèmes communautaires de ports et les applications liées aux guichets uniques qui permettaient l'échange électronique d'informations simplifiant le commerce. Ces mécanismes facilitaient l'interaction entre les différents acteurs publics et privés participant aux opérations commerciales. Ils permettaient de faire correspondre les informations logistiques et les flux administratifs liés aux prescriptions réglementaires et d'échanger des informations qui aidaient les autorités douanières à surveiller la conformité et la gestion des risques ; il s'agissait d'un travail de collaboration qui contribuait grandement à accélérer et à simplifier les échanges transfrontières.

49. Deux intervenants ont répondu à une question en disant que l'accélération de la circulation des marchandises favoriserait le commerce, et que l'amélioration de la collecte et de l'échange d'informations contribuait à réduire la contrebande en améliorant le profilage aux fins de la gestion des risques et en réduisant les lourdeurs administratives pour affecter davantage de ressources à la gestion et au contrôle des risques.

50. En réponse à une autre question, les intervenants ont dit qu'il était essentiel, pour définir l'organisme chef de file, de bien comprendre les objectifs politiques généraux de la réforme et les particularités des différents organismes publics sur le plan réglementaire. Pour obtenir l'adhésion des différents acteurs et parvenir à de bons résultats, il était indispensable de définir clairement les mandats, de mettre en place une supervision de haut niveau et de désigner des représentants qui mobilisent les efforts en faveur d'objectifs précis.

51. Évoquant la viabilité financière du modèle d'activité des systèmes communautaires de ports, certains intervenants ont expliqué que ces systèmes associaient généralement services gratuits et services payants. Il n'existait pas de solution unique pour configurer un tel système, et les pays adaptaient les services à leur situation et à leurs besoins, en les considérant selon le cas comme des centres de frais ou de profit. Les gestionnaires des systèmes communautaires de ports étaient neutres et n'avaient aucun intérêt commercial. En réponse à une autre question, les intervenants ont répondu que ces systèmes pouvaient produire des informations sur l'avitaillement en carburant grâce aux données des autorités portuaires, ainsi que des informations permettant d'optimiser les escales. Répondant à une autre question encore, les intervenants ont dit que le projet Portnet n'était pas fondé sur une chaîne de blocs et qu'il importait d'appliquer les normes internationales et de garantir l'interopérabilité pour que toutes les sociétés, y compris les petites et moyennes entreprises, puissent tirer parti des plateformes de ce type pour améliorer leurs processus commerciaux.

52. Certains experts ont trouvé préoccupant que l'utilisation des systèmes communautaires de ports ne soit pas obligatoire pour tous les acteurs de la chaîne d'approvisionnement. En outre, leur mise en œuvre n'était guère possible sans services de formation continue, compte tenu de l'évolution rapide du contexte technologique.

Progrès technologique et innovation au service du transport maritime durable

53. Une table ronde a eu pour thème la contribution des progrès technologiques et de l'innovation au transport maritime durable. Y ont participé des représentants des organisations suivantes : Global Maritime Forum, Global Trade, International Port Community Systems Association, Research Institutes of Sweden, le Centre des Nations Unies pour la facilitation du commerce et les transactions électroniques de la Commission économique pour l'Europe et le Forum économique mondial.

54. Les participants à la table ronde se sont penchés sur trois questions ayant trait aux innovations technologiques applicables au transport maritime : le rôle de l'interopérabilité et des normes mondiales ; la nécessité de promouvoir l'innovation technologique et d'éviter dans le même temps les situations de monopole ; les difficultés à surmonter et les possibilités à exploiter par les pays en développement.

55. Certains intervenants ont estimé qu'avant de chercher à garantir l'interopérabilité, le secteur maritime devait faire progresser la numérisation. Pour ce faire, il fallait créer des conditions plus propices au partage des données et d'envisager l'interopérabilité sous l'angle des problèmes à régler tout au long de la chaîne de valeur.

56. Les intervenants ont convenu que les pouvoirs publics et les organisations internationales pourraient jouer différents rôles essentiels dans la promotion de l'interopérabilité : élaborer des cadres pour garantir la bonne coordination des acteurs gouvernementaux et la cohérence des mesures dans la perspective de l'interopérabilité des chaînes de valeur ; s'appuyer sur les normes et les éléments sémantiques existants pour élaborer les normes futures ; promouvoir la participation du secteur privé (tiers et instituts de recherche qui pourraient fournir des informations commerciales aux entreprises maritimes) à la définition des normes.

57. Les rapports entre l'innovation technologique et les comportements potentiellement anticoncurrentiels étaient à l'origine de plusieurs enjeux, à savoir notamment : la possibilité pour les plateformes de concentrer les données de façon à influencer sur les marchés ; le risque de creuser l'écart entre, d'une part, certains pays ou grandes entreprises capables de mettre l'intelligence artificielle et la connectivité au service de leur croissance et de la création de possibilités économiques et, d'autre part, les pays et les petites entreprises qui n'en avaient pas la capacité ; la nécessité de bien protéger les données.

58. Pour répondre à ces enjeux, les experts ont recommandé les mesures suivantes : réalisation par l'État d'investissements très importants permettant aux petites entreprises d'accéder aux progrès technologiques et d'en tirer parti dans des conditions équitables ; réduction de la dépendance à l'égard des informations protégées ; application obligatoire des normes internationales ; réduction des obstacles à l'entrée auxquels font face les innovateurs du numérique.

59. Certaines circonstances ouvraient des possibilités aux pays en développement. Par exemple, comme les chaînes d'approvisionnement étaient mondiales, il était dans l'intérêt des négociants d'y faire participer de petits acteurs. En outre, les pays en développement pouvaient tirer parti de leur potentiel de croissance démographique. Toutefois, ces pays avaient également des difficultés à surmonter, notamment pour réussir à maintenir leur position dans les chaînes d'approvisionnement lorsque la fracture numérique de plus en plus profonde les empêchait de moderniser leurs technologies, ou encore pour participer régulièrement aux activités des organismes de normalisation pour veiller à ce que leurs intérêts soient pris en considération dans les normes mondiales. Face ces difficultés, les intervenants ont recommandé de promouvoir la formation et le développement des compétences, d'exploiter les possibilités offertes par les banques de développement, y compris pour financer des projets de petite envergure, et de réaliser des études de faisabilité.

60. La plupart des questions soulevées par les experts visaient à préciser les meilleurs moyens pour les décideurs d'optimiser les possibilités et de réduire les difficultés au minimum. Pour y parvenir, il était notamment possible de nouer des partenariats avec des compagnies maritimes, comme l'illustre bien le partenariat entre Maersk, la Jordanie et les pays voisins, qui avait abouti à la création d'infrastructures matérielles, d'incubateurs d'entreprises et d'initiatives destinées à développer la connectivité. Il était également possible d'utiliser les systèmes communautaires de ports et d'autres outils d'échange d'informations pour réfléchir aux problèmes et aux solutions à y apporter grâce à l'expérience d'autres pays.

61. Un intervenant était d'avis que les interventions stratégiques devaient viser aussi bien les infrastructures matérielles que les infrastructures immatérielles ; d'autres intervenants ont dit qu'il n'était pas toujours nécessaire d'effectuer des investissements importants.

II. Questions d'organisation

A. Élection du Bureau

(Point 1 de l'ordre du jour)

62. À sa séance plénière d'ouverture, le 21 novembre 2018, la Réunion d'experts pluriannuelle a élu M^{me} Ibtiham Hassan (Égypte) Présidente et M. Stephen Fevrier (Organisation des États des Caraïbes orientales) Vice-Président-Rapporteur.

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

(Point 2 de l'ordre du jour)

63. Également à la séance plénière d'ouverture, la Réunion d'experts pluriannuelle a adopté l'ordre du jour provisoire de la session (TD/B/C.I/MEM.7/16). L'ordre du jour se lisait comme suit :

1. Élection du Bureau.
2. Adoption de l'ordre du jour et organisation des travaux.
3. Le transport durable de marchandises à l'appui du Programme de développement durable à l'horizon 2030.
4. Adoption du rapport de la réunion.

C. Résultats de la session

64. Également à sa séance plénière d'ouverture, la Réunion d'experts pluriannuelle a décidé que la Présidente établirait un résumé des débats.

D. Adoption du rapport de la réunion

65. À la séance plénière de clôture, le 23 novembre 2018, la Réunion d'experts pluriannuelle a autorisé le Vice-Président-Rapporteur à établir la version finale du rapport après la session.

Annexe

Participation*

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

Algérie	Jordanie
Antigua-et-Barbuda	Kenya
Barbade	Koweït
Bénin	Madagascar
Cameroun	Maroc
Colombie	Népal
Comores	Nigéria
Congo	Oman
Cuba	Panama
Djibouti	Philippines
Égypte	Rwanda
Équateur	Sri Lanka
Espagne	Togo
Fédération de Russie	Ukraine
France	Yémen
Guatemala	Zimbabwe
Jamaïque	
2. Les organisations intergouvernementales ci-après étaient représentées à la session :
 - Centre Sud
 - Groupe des États d'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique.
3. Les organes, organismes et programmes des Nations Unies ci-après étaient représentés à la session :
 - Bureau de la coordination des affaires humanitaires
 - Commission économique pour l'Europe.
4. Les institutions spécialisées et organisations apparentées ci-après étaient représentées à la session :
 - Groupe de la Banque mondiale
 - Organisation maritime internationale
 - Organisation mondiale du commerce
 - Organisation mondiale de la Santé.
5. Les organisations non gouvernementales ci-après étaient représentées à la session :
 - Catégorie générale*
 - Chambre de commerce internationale.
 - Catégorie spéciale*
 - Chambre internationale de la marine marchande.

* Cette liste ne mentionne que les participants inscrits. Pour la liste complète des participants, voir le document TD/B/C.I/MEM.7/INF.6.