



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

Distr. générale
2 décembre 2020
Français
Original : anglais

Conseil du commerce et du développement
Commission du commerce et du développement
Réunion d'experts pluriannuelle sur les transports,
la logistique commerciale et la facilitation du commerce
Huitième session
Genève, 27 et 28 octobre 2020

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

Tenue au Palais des Nations, à Genève, les 27 et 28 octobre 2020



Table des matières

	<i>Page</i>
Introduction	3
I. Résumé du Président	3
A. Séance plénière d'ouverture.....	3
B. Adaptation des ports maritimes aux changements climatiques à l'appui du Programme de développement durable à l'horizon 2030.....	4
II. Questions d'organisation.....	16
A. Élection du Bureau	16
B. Adoption de l'ordre du jour et organisation des travaux.....	16
C. Adoption du rapport de la réunion	17
Annexes	
Participation	18

Introduction

La Réunion d'experts pluriannuelle sur les transports, la logistique commerciale et la facilitation du commerce a tenu sa huitième session, en ligne, les 27 et 28 octobre 2020. Les débats ont porté sur l'adaptation des ports maritimes aux changements climatiques à l'appui du Programme de développement durable à l'horizon 2030.

I. Résumé du Président

A. Séance plénière d'ouverture

1. Le Chef du Service de la logistique commerciale de la CNUCED a ouvert la huitième session de la Réunion d'experts pluriannuelle sur les transports, la logistique commerciale et la facilitation du commerce. Dans sa déclaration liminaire, il a constaté que la pandémie de maladie à coronavirus (COVID-19) avait rappelé à chacun les faiblesses du système commercial mondial et la nécessité de compter avec la science pour se préparer aux difficultés à venir. Pour être qualifiées de résilientes, les chaînes d'approvisionnement du secteur maritime devaient surtout être capables de faire face aux changements climatiques, à la fois grâce à des mesures d'adaptation et à des mesures d'atténuation. L'adaptation des ports maritimes aux changements climatiques soulevait deux questions transversales majeures : celle de la numérisation et celle de la décarbonisation du secteur maritime. S'ils devaient suivre le rythme des avancées dans ces deux domaines, les pays les plus vulnérables, en particulier les petits États insulaires en développement et les pays les moins avancés, devaient pouvoir compter sur des sources de financement potentielles et recevoir tout l'appui technique et financier dont ils avaient besoin. D'ailleurs, la demande était forte pour les programmes de la CNUCED en faveur des transports et de la facilitation du commerce tels que le Système douanier automatisé et les outils en lien avec la gestion des ports, les portails d'information commerciale, les guichets uniques, l'évaluation de l'état de préparation au commerce électronique, le suivi du fret en transit et la numérisation d'une manière générale. La numérisation a non seulement facilité le trafic maritime, mais aussi réduit les risques encourus par les ports maritimes et leur main-d'œuvre, et finalement, la population dans son ensemble. Elle jouait également un grand rôle dans l'adaptation aux changements climatiques, en particulier pour ce qui était de bien évaluer les risques et de planifier ainsi que de produire et de diffuser des informations et des données sur mesure. En conclusion, le Chef du Service a annoncé le lancement, le 12 novembre 2020, de la cinquante-deuxième livraison de l'*Étude sur les transports maritimes* et appelé l'attention sur une question récurrente, qui était soulevée dans la publication phare susmentionnée de la CNUCED, mise en lumière par la pandémie et en lien avec le sujet même de la session de la Réunion d'experts pluriannuelle, à savoir la nécessité d'une action systémique et coordonnée au niveau mondial.

2. La Chef de la Section des politiques et de la législation du Service de la logistique commerciale de la CNUCED a éclairé le sujet de la session par quelques considérations générales et éléments contextuels. Elle a indiqué que le fret maritime représentait plus de 80 % du volume et plus de 70 % de la valeur du commerce mondial de marchandises, ce qui faisait des ports les principaux points de connexion dans le réseau, au maillage serré, des chaînes d'approvisionnement internationales. La résilience climatique des infrastructures de transport, y compris des ports maritimes, présentait un double intérêt. Non seulement elle contribuerait à la réalisation de plusieurs des objectifs et des cibles de développement durable, y compris les objectifs n° 9 et n° 13 et la cible 1.5, mais aussi appuierait les mesures adoptées au titre de l'objectif n° 14. Les changements climatiques et les phénomènes météorologiques extrêmes pourraient avoir des effets directs et indirects sur les infrastructures, les opérations et les services de transport maritime, qui risquent d'avoir des coûts économiques et des répercussions commerciales non négligeables, notamment en compromettant les perspectives de développement durable des pays les plus vulnérables comme les petits États insulaires en développement et les pays les moins avancés. En termes de stratégie économique, il était donc important que les ports et les autres infrastructures de transport s'adaptent pour devenir plus résilients aux changements climatiques. Depuis 2008, la CNUCED travaillait sur la question, comme l'attestaient un certain nombre de réunions

d'experts, de projets de coopération technique, d'études et de rapports, et de documents à comité de lecture. Enfin, la Chef de la Section a estimé qu'il était d'urgent d'agir pour rendre les ports maritimes plus résilients aux changements climatiques et que la Réunion d'experts pluriannuelle, en tant que haut lieu de dialogue, pourrait aider à préparer les réunions et processus intergouvernementaux à venir.

B. Adaptation des ports maritimes aux changements climatiques à l'appui du Programme de développement durable à l'horizon 2030

(Point 3 de l'ordre du jour)

Saisir l'enjeu

3. La première réunion-débat avait pour objet de saisir l'enjeu afin de jeter les bases des discussions futures. Les intervenants étaient la Chef de la Section des politiques et de la législation du Service de logistique commerciale de la CNUCED et le Directeur de la Division de l'adaptation du secrétariat de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques.

4. La première intervenante a expliqué que les effets de la variabilité et de l'évolution du climat sur les ports maritimes étaient fonction des aléas climatiques, de l'exposition des infrastructures et des activités portuaires à ces aléas et du degré de vulnérabilité des ports, qui dépendait de leur capacité de réagir efficacement. Tous ces facteurs devaient donc être pris en considération en vue d'une évaluation précise des risques et de l'adaptation des ports maritimes. Selon des projections récentes, des aléas tels que les épisodes de canicule, l'élévation du niveau de la mer et les inondations par ruissellement pluvial allaient s'aggraver. L'adaptation des ports maritimes aux changements climatiques était donc d'une urgente nécessité, mais n'irait pas sans de grandes difficultés, que ce soit d'ordre technique ou sur le plan des capacités, du financement, de la gouvernance, de la gestion, de la politique et de la législation. Pour surmonter ces difficultés, il fallait une collaboration et une action concertée entre toutes les parties prenantes, y compris les pouvoirs publics, les acteurs économiques, la société civile, la communauté scientifique et les milieux académiques. L'intervenante a signalé que, dans une étude visant à faire mieux comprendre les incidences des facteurs climatiques et météorologiques sur les ports maritimes, la CNUCED avait mis en évidence d'importantes asymétries d'information entre les ports maritimes, indépendamment de leur taille et de la région considérée, qui risquaient de compromettre l'efficacité de la gestion des risques climatiques et des mesures d'adaptation. Ces dix dernières années, l'on avait pu constater que les ports maritimes ne pouvaient s'adapter et devenir plus résilients qu'à l'issue d'évaluations des risques fondées sur les meilleures données scientifiques et au prix de mesures d'adaptation innovantes, touchant notamment à la réglementation, à la gestion et à la technique. Il était essentiel de procéder à une planification précoce (durée de vie des actifs), d'adopter une approche systémique, de tenir compte des changements climatiques dans la planification des infrastructures et les opérations de transport, et de faire en sorte que les futures stratégies d'adaptation soient écosystémiques. Il était également important de garantir le financement des évaluations de la vulnérabilité et du risque technique afin d'adopter des politiques, des plans et des mesures en connaissance de cause ; de renforcer les ressources humaines au niveau local et de pourvoir à un meilleur accès au financement de l'action climatique ; d'intégrer les éléments pertinents dans les plans nationaux d'adaptation et les contributions déterminées au niveau national ; d'établir des cadres législatifs, réglementaires et directifs solides en vue de la bonne application des stratégies d'adaptation, ainsi que des normes, des orientations et des outils méthodologiques.

5. Le deuxième intervenant a remercié la CNUCED pour la note qu'elle avait établie, qui rendait bien compte de l'état des connaissances sur les effets des changements climatiques, l'adaptation à ces effets et la vulnérabilité des ports maritimes. Dans la structure institutionnelle et le système d'appui de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques, la question des ports maritimes était généralement une question transversale, diluée dans des objectifs prioritaires tels que la sécurité alimentaire, le tourisme, les phénomènes météorologiques extrêmes et la migration. Pourtant, les ports maritimes jouaient un rôle exceptionnel, car ils permettaient souvent aux populations touchées par des

catastrophes hydrométéorologiques d'obtenir de l'aide et de rester en vie. Cela justifiait que l'on s'arrête sur la place accordée aux effets des changements climatiques, à la vulnérabilité et à l'adaptation dans les mécanismes pertinents de la Convention, en particulier dans les plans nationaux d'adaptation, qui servaient à définir les priorités et à obtenir l'appui de la communauté internationale pour la mise en œuvre de mesures d'adaptation à moyen et à long terme. Le Fonds vert pour le climat était chargé de financer ces plans, qui ouvraient la voie à un soutien concret à moyen et à long terme. L'intervenant a fait observer qu'en matière d'adaptation, les fonds de planification et les instruments d'appui ne manquaient généralement pas. De plus, dans le contexte de la Convention, le Mécanisme international de Varsovie relatif aux pertes et préjudices liés aux incidences des changements climatiques examinait comment faire face à des conséquences qui n'avaient pas été prévues au moment de planification. Plusieurs facteurs pouvaient concourir à accélérer le processus, notamment : a) un changement de paradigme sous l'impulsion de la science, car il était plus solidement établi qu'il fallait transformer rapidement les systèmes socioéconomiques, sans quoi la prospérité et la croissance pourraient être sérieusement compromises, comme il ressortait du rapport spécial du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat concernant les conséquences d'un réchauffement planétaire de 1,5 °C par rapport aux niveaux préindustriels, publié en 2018, et du rapport *Perspectives mondiales de la diversité biologique* de la Convention sur la diversité biologique ; b) l'élaboration de stratégies d'adaptation plus prospectives, qui tiennent compte de la question de la résilience et visent à « bâtir un avenir meilleur » ; c) l'accès à des technologies d'avant-garde comme l'intelligence artificielle, les mégadonnées, les satellites, les systèmes autonomes et les drones ; d) les conditions propices à une augmentation des investissements dans la reconstruction et la modernisation des infrastructures, y compris des infrastructures portuaires à des fins de résilience, au cours de la décennie future. En conclusion, l'intervenant a souligné qu'il était important de développer la coopération entre les institutions et de mettre pratiques et intelligences en commun, comme la CNUCED l'avait fait pendant les dix années écoulées, afin de créer un nouvel ensemble de données et d'outils qui aideraient les pays à évaluer leurs facteurs de vulnérabilité et à concevoir et planifier des mesures d'adaptation.

6. Au cours des débats qui ont suivi, un expert a dit qu'il fallait sensibiliser au fait que les changements climatiques constituaient un risque non seulement pour l'environnement, mais aussi pour les entreprises et que le secteur privé devait tenir compte de ce risque au moment de la planification des mesures d'adaptation. Il a ajouté que la construction des infrastructures devait répondre à un principe de flexibilité afin que les modèles puissent être modifiés selon l'évolution de la situation, car si un seul scénario était retenu, le processus d'adaptation risquait d'échouer. En réponse à la question d'un participant sur la fermeture de ports maritimes pour cause d'ouragans et les plans d'urgence prévus en pareil cas, il a été fait mention des travaux menés par la Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes après la saison des ouragans, en 2017, dans les Caraïbes et d'un document d'orientation récemment publié par la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques et intitulé « Technologies for averting, minimizing and addressing loss and damage in coastal zones » (technologies permettant d'éviter les pertes et préjudices, de les réduire au minimum et d'y remédier dans les zones côtières) ; l'intérêt de partenariats avec le secteur privé a aussi été souligné. En réponse à la question d'un autre participant, qui demandait si une quelconque évaluation de la vulnérabilité des ports méditerranéens aux changements climatiques avait été réalisée et si elle avait donné lieu à l'élaboration de mesures, un intervenant a fait observer que les pays méditerranéens n'avaient pas encore soumis de plans nationaux d'adaptation. Ces dernières années, la vulnérabilité aux ouragans s'était accentuée et quelques études avaient été menées à bien sur le sujet, mais il restait encore beaucoup à faire pour que les effets des changements climatiques et l'adaptation des ports maritimes à ces changements accèdent au rang des questions prioritaires. L'autre intervenant a précisé que la région méditerranéenne connaîtrait probablement de plus en plus souvent des épisodes de chaleur extrême, à raison non plus d'un épisode par siècle, selon la valeur de référence, mais d'un épisode par an ou d'un épisode tous les deux à cinq ans à partir 2050 environ.

Effets des changements climatiques et adaptation à ces changements : principales questions, données empiriques, initiatives récentes et faits nouveaux – première partie

7. La première partie de la deuxième réunion-débat portait sur les principales questions, les données empiriques, les initiatives récentes et les faits nouveaux. Les intervenants étaient un chercheur du Centre commun de recherche de la Commission européenne, la Présidente du Groupe de travail permanent sur les changements climatiques de l'Association mondiale pour les infrastructures de transport maritimes et fluviales (AIPCN), un professeur agrégé de l'Université de Rhode Island (États-Unis), un professeur de l'Université de Manitoba (Canada) et un spécialiste du climat de la Société financière internationale de la Banque mondiale.

8. Le premier intervenant a présenté un certain nombre de résultats détaillés, que le Centre commun de recherche de la Commission européenne avait obtenus grâce à un outil d'évaluation de son invention, concernant les pertes qui résulteraient des inondations côtières et de l'érosion du littoral et les mesures d'adaptation qui devraient être prises en conséquence. Les risques côtiers étaient en passe de devenir l'un des plus grands risques naturels et menaçaient une grande partie des actifs corporels, mais aussi de la population mondiale, car 44 % des habitants de la planète vivaient à 100 kilomètres au maximum de la mer. Récemment, les résultats d'une modélisation de pointe avaient montré que la valeur médiane de l'élévation des niveaux marins extrêmes serait de 20 à 30 cm d'ici à 2050 et de 51 à 86 cm d'ici à 2100, mais pourrait être bien plus importante selon certains autres scénarios climatiques. Les phénomènes de niveau marin extrême d'une certaine ampleur et dont la période de retour était faible à l'heure actuelle deviendraient plus fréquents à l'avenir. Il était notamment prévu que leur périodicité, qui était actuellement d'une fois par siècle, soit d'une fois par an d'ici à 2050 le long de la plupart des côtes tropicales et d'ici à 2100 le long de la plupart des côtes du monde. L'intervenant a insisté sur l'importance des coûts connexes. Par exemple, il était prévu que le coût annuel des dommages attendus en Europe, actuellement de 1,25 milliard d'euros, soit multiplié par 100 à 1000 d'ici à 2100. L'intervenant a aussi souligné que les pertes étaient principalement le résultat de facteurs climatiques, et non de l'évolution historique, qui se caractérisait par un développement socioéconomique. L'analyse avait montré que ces pertes pouvaient être réduites de 40 % au moyen de mesures d'atténuation des émissions de gaz à effet de serre et de 95 % au moyen de mesures d'adaptation, qui seraient particulièrement efficaces dans les zones urbaines.

9. La deuxième intervenante a donné un aperçu général de plusieurs initiatives en vue de l'adaptation des ports et des voies de navigation intérieure aux changements climatiques, notamment la déclaration de l'AIPCN sur les changements climatiques, qui présentait de bonnes pratiques pour des ports résilients ; les orientations techniques détaillées sur la planification de l'adaptation des ports et des voies de navigation intérieure aux changements climatiques, qui fournissaient un cadre méthodologique, des séries de mesures et des études de cas ; l'initiative « Naviguer au milieu des changements climatiques », menée par l'AIPCN, dans le cadre du Partenariat de Marrakech pour l'action mondiale pour le climat ; et les moyens d'action climatique, également dans le cadre du Partenariat précité, qui recouvraient des mesures et des objectifs intermédiaires en matière d'adaptation et de renforcement de la résilience des systèmes et des infrastructures de transport. Les premiers résultats d'une étude de l'AIPCN sur les phénomènes météorologiques extrêmes ont révélé une grande hétérogénéité dans l'état de préparation des ports mondiaux à l'adaptation. L'adoption rapide de mesures et un changement de paradigme s'imposaient afin que la priorité soit donnée à des options de conception flexibles. L'intervenante a souligné qu'il y avait beaucoup à gagner de mesures non structurelles et peu coûteuses telles que les évaluations des risques et les plans d'urgence.

10. Le troisième intervenant a dressé un bilan des connaissances acquises après une décennie de travaux de recherche appliquée sur le renforcement de la résilience climatique des ports maritimes au niveau mondial. En plus de causer des dommages indirects et de perturber les activités portuaires, les changements climatiques avaient des coûts indirects et des conséquences intangibles. Les résultats des travaux effectués avaient montré la nécessité d'une analyse rigoureuse des matériaux de construction à utiliser pour la protection des ports maritimes et des besoins financiers, qui étaient considérables. Par exemple, aux États-Unis, la surélévation de 100 ports d'une hauteur de 2 mètres coûterait entre 57 et 78 milliards de

dollars des États-Unis. Les résultats des travaux avaient aussi montré que les autorités portuaires étaient de plus en plus conscientes des risques associés aux changements climatiques, mais continuaient de rencontrer des obstacles qui les empêchaient de prendre des mesures d'adaptation efficaces. Ces obstacles tenaient à la mauvaise compréhension des enjeux, à la faible perception des risques, au manque de financement, aux contraintes physiques, aux problèmes de gouvernance, et à l'absence d'orientations claires pour la conception des infrastructures. Cependant, ils pouvaient être surmontés grâce à des stratégies de résilience efficaces, des évaluations des risques, des collaborations plus simples, des modifications de la réglementation et des incitations financières. La planification de l'adaptation devait être entièrement repensée, du fait de la longévité des actifs portuaires. Les décideurs devaient favoriser l'élaboration de cadres réglementaires flexibles, au regard de la question de l'élévation du niveau de la mer, à l'intention des ingénieurs en infrastructures. Il fallait également contribuer financièrement aux activités collaboratives de planification de la résilience à long terme et renforcer les capacités des usagers des infrastructures.

11. Le quatrième intervenant a exposé les difficultés d'adaptation des ports arctiques aux changements climatiques et a proposé quelques solutions. Dans les régions polaires, les changements climatiques pouvaient aussi avoir des effets positifs, comme l'ouverture de nouvelles voies de navigation. Or, les ports arctiques ne parvenaient pas à exploiter ces nouvelles possibilités, notamment à cause de leur isolement et de la rudesse de leur environnement, du manque de capacités de leurs installations de base et de leur faible connectivité avec l'arrière-pays, et de l'absence d'objectifs socioéconomiques précis et de positionnement bien défini dans les chaînes d'approvisionnement mondiales. En matière de trafic maritime et d'infrastructures portuaires, l'Arctique devait se doter d'une stratégie claire, qui se caractérisait par une approche ascendante et un démarrage à petite échelle. Il fallait considérer les ports comme les composantes d'un système et réexaminer le processus de planification et le système de gouvernance des ports et des infrastructures selon une conception « équilibrée » du développement. L'intervenant a fait observer qu'en raison de leur situation particulière, les ports arctiques avaient besoin de renforcer leur capacités de manière ciblée.

12. Le cinquième intervenant a décrit sommairement les connaissances empiriques et les pratiques de la Société financière internationale pour ce qui était de recenser, d'évaluer, de gérer et de financer les risques climatiques, y compris pour les ports, et a présenté les derniers éléments nouveaux sur le sujet. Il a affirmé que la Réunion d'experts pluriannuelle était un lieu de dialogue d'une grande utilité. La Société financière internationale recensait et évaluait les risques climatiques au regard de leur influence potentielle sur les investissements effectifs, puis se chargeait de leur gestion (par exemple, dans le cadre de la phase de conception). Les investissements à des fins de résilience avaient récemment augmenté, les risques climatiques suscitant de plus en plus l'intérêt des investisseurs, des agences de notation et des autorités législatives et réglementaires. Des initiatives récentes dans ce domaine, comme la création de l'Équipe spéciale des informations financières ayant trait au climat, avaient montré la nécessité de placer la gestion des risques climatiques et l'adaptation au rang des priorités. La gestion des risques climatiques et la planification des activités connexes pouvaient aider à attirer les financements nécessaires à la résilience.

13. Au cours des débats qui ont suivi, un expert a traité de l'adaptation aux changements climatiques en Irlande, en présentant son contexte stratégique et en insistant sur la nécessité d'un cadre directif et réglementaire propre à la soutenir. Un autre expert a appelé l'attention sur l'utilité des normes sur les ports établies par l'Organisation internationale de normalisation, en particulier la norme 14090 : « Adaptation au changement climatique – Principes, exigences et lignes directrices ». En réponse à une question sur l'adaptation des infrastructures existantes, un intervenant a indiqué que, selon les cadres directifs et réglementaires, la planification des activités portuaires devrait reposer sur une évaluation des risques.

Effets des changements climatiques et adaptation à ces changements : principales questions, données empiriques, initiatives récentes et faits nouveaux – deuxième partie

14. Au cours de la deuxième partie de la réunion-débat, les intervenants étaient un professeur de l'Université Waseda (Japon), le responsable des politiques environnementales, s'exprimant au nom du responsable de la transition vers la durabilité, au sein de l'autorité portuaire de Valence (Espagne) et le Chef de la Section de la mise en valeur des ressources humaines/Train for Trade du Service du développement des connaissances de la CNUCED.

15. Le premier intervenant a fait observer que l'élévation du niveau de la mer risquait de contraindre de nombreuses communautés à se reloger loin des côtes, ce qui était un grand sujet de préoccupation dans les milieux académiques et les médias, et a décrit les mesures d'adaptation existantes. Il a étudié un certain nombre de cas d'affaissement de terrain, qui étaient notamment survenus dans les zones côtières de faible altitude de Tokyo, dans des ports de Jakarta et le long du récif corallien de Danajon, aux Philippines, où les habitants de zones densément peuplées avaient choisi de rester, bien que la montée des eaux rendit les conditions de vie plus difficiles. Selon l'intervenant, ces cas d'étude permettraient de mieux comprendre comment procéder efficacement pour adapter les ports. Il était évident que l'élévation du niveau de la mer ferait peser une nouvelle charge financière sur les ports, mais diverses options d'adaptation étaient disponibles, et rien n'indiquait pour l'instant que de grandes agglomérations côtières céderaient beaucoup de terrain à la mer. Il restait possible d'installer de nouvelles lignes de défense plus profondément dans l'eau. L'intervenant a fait observer qu'à en juger par les entretiens avec les agents portuaires, il y avait peu d'obstacles à l'adaptation, même si celle-ci pouvait entraîner des coûts assimilables à une « taxe environnementale », qui pèserait sur les payeurs et auraient des effets disproportionnés sur les pays en développement.

16. Le deuxième intervenant a décrit les mesures en cours d'élaboration au port de Valence, en donnant des chiffres sur le trafic portuaire et ses effets sur l'environnement. Il a présenté des initiatives, politiques et projets divers concernant les changements climatiques, qui supposaient notamment le calcul et le suivi des empreintes carbone, ainsi que plusieurs projets d'adaptation. D'autres travaux devaient encore être menés afin d'évaluer les effets potentiels des changements climatiques sur les infrastructures portuaires. Les changements climatiques étant un problème de portée mondiale, qui nécessitait l'action de la communauté internationale dans son ensemble, il incombait à chaque entité et individu de s'employer à minimiser leurs effets, dans la mesure de ses possibilités et de ses compétences. Les objectifs de réduction des émissions devaient être non seulement ambitieux, mais aussi réalistes. C'est pourquoi il fallait que les milieux industriels et académiques contribuent à leur définition, en conseillant les organismes de réglementation.

17. Le troisième intervenant a présenté le programme de gestion portuaire, qui faisait partie du programme Train for Trade et visait à garantir des services de gestion portuaire efficaces et compétitifs afin d'intensifier les courants commerciaux et de favoriser un développement économique durable. Le programme de gestion portuaire était suivi par 3 700 cadres portuaires dans 60 pays. Il proposait une formation sur les enjeux des ports durables dont un module couvrait diverses questions touchant aux changements climatiques et à l'environnement, notamment les problèmes posés par les changements climatiques, les phénomènes météorologiques extrêmes, l'élévation du niveau de la mer et leurs conséquences, et les mesures d'atténuation, d'adaptation, de résilience et de renforcement des capacités. S'y ajoutaient le tableau de bord des performances portuaires et la publication du programme Train for Trade consacrée à la gestion portuaire (*Port Management Series*), qui fournissaient des cas d'étude utiles sur la pollution, l'énergie et les effets des activités portuaires sur l'environnement. L'intervenant a aussi décrit les objectifs prioritaires du programme, à savoir intégrer les recommandations issues de la session de la Réunion d'experts pluriannuelle dans les activités de renforcement des capacités destinées aux membres du programme de gestion portuaire ; promouvoir les travaux de recherche, y compris les études de cas, sur les questions liées aux changements climatiques et à l'environnement ; mettre en évidence les meilleures pratiques et les projets de ports commercialement viables ; faire participer les cadres portuaires à l'établissement des grandes priorités en matière d'investissements portuaires et d'activités concernant les changements

climatiques ; favoriser les collaborations entre les communautés portuaires et les institutions internationales en vue de la réalisation des objectifs de développement durable.

18. En réponse à la question d'un participant sur les accords verts par lesquels des compagnies maritimes et d'autres usagers s'engageaient notamment à réduire leurs empreintes carbone au port de Valence, le représentant de l'autorité portuaire de Valence, a expliqué que les parties à ces accords, y compris les sociétés de transports maritimes, bénéficiaient de dégrèvements à condition de satisfaire à des critères touchant, entre autres, aux émissions, aux types de carburant utilisé et aux raccordements aux réseaux électriques dans les ports, et que ces accords contenaient souvent une disposition imposant qu'un pourcentage du montant dégrèvé soit réinvesti à des fins écologiques. En réponse à la question d'une délégation au sujet de la coopération existant entre les ports méditerranéens et des échanges de connaissances théoriques et empiriques sur la manière de faire face aux effets des changements climatiques, il a été fait mention d'un projet de coopération entre les ports du nord et du sud de la Méditerranée, lancé par l'Union européenne, et des travaux de Medports Association, notamment l'élaboration d'un document à partir des réponses des ports de la région à un questionnaire. Un autre participant a indiqué que la question de l'adaptation des ports maritimes aux changements climatiques méritait qu'on lui accorde une attention particulière à la quinzième session de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, qui se tiendrait à la Barbade et qui pourrait être un cadre propice à la poursuite des discussions et des activités de coopération. La représentante de l'AIPCN a évoqué les conséquences que certains facteurs climatiques moins fréquemment mentionnés, comme l'élévation des températures et le brouillard, pouvaient avoir sur les activités portuaires et a insisté sur la nécessité de les prendre en considération. Par exemple, les activités et les infrastructures portuaires pourraient pâtir de la prolifération d'espèces exotiques envahissantes, résultant du réchauffement des eaux. Deux intervenants ont considéré qu'il importait de se pencher sur ces questions, jusqu'à présent bien peu étudiées, et de les inscrire dans les stratégies et les plans directeurs des ports, en collaboration avec les partenaires régionaux.

Questions transversales : efficacité énergétique, atténuation des changements climatiques et décarbonisation des transports maritimes

19. La troisième réunion-débat portait sur les questions transversales de l'efficacité énergétique, de l'atténuation des changements climatiques et de la décarbonisation des transports maritimes, qui revêtaient toutes une importance particulière, car les besoins et les coûts énergétiques risquaient d'augmenter sous l'effet des changements climatiques. Les intervenants étaient le directeur technique du programme mondial pour des ports durables de l'Association internationale des ports et havres, un directeur technique de la Chambre internationale de la marine marchande et la Chef de la Section des transports du Service de la logistique commerciale de la CNUCED.

20. Le premier intervenant a parlé du programme mondial pour des ports durables, qui s'inscrivait dans le programme mondial d'action climatique des ports et était guidé par les objectifs de développement durable. Ce programme était mis en œuvre dans cinq domaines d'action prioritaires, dont celui des changements climatiques et de l'énergie, sur lequel portait un tiers des projets soumis. Les autres projets concernaient l'objectif n° 13 et d'autres objectifs d'ordre climatique comme l'objectif n° 7. L'intervenant a reconnu qu'il était important de décarboniser les transports maritimes, mais a rappelé la résolution MEPC.323(74) du Comité de la protection du milieu marin de l'Organisation maritime internationale, qui invitait les États membres à promouvoir la coopération volontaire entre le secteur des transports maritimes et le secteur portuaire en vue de contribuer à réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant des navires. Il a fait observer que les questions climatiques et énergétiques étaient les grandes priorités des ports du monde entier et que les parties prenantes devaient travailler de concert. Pour que les ports puissent contribuer activement à la décarbonisation du trafic maritime, il était notamment envisageable de proposer des incitations aux navires les plus performants, d'assurer un approvisionnement en énergie à terre, de garantir le soutage sûr et efficace en carburants marins propres et de permettre une optimisation des escales.

21. Le deuxième intervenant a traité de certaines des questions transversales qui intéressaient à la fois les armateurs et les ports. Selon lui, la réglementation évoluerait de manière à transformer le secteur, qui continuait de réagir aux changements climatiques et de tendre vers un avenir sans carbone, et les armateurs étaient favorables aux initiatives à zéro émission de carbone. La Chambre internationale de la marine marchande défendait des normes élevées de sécurité et de protection de l'environnement et, en étroite coopération avec l'Organisation maritime internationale, contribuait à l'élaboration de nouvelles dispositions réglementaires, dispositions qui devaient être proportionnées, fondées sur des données factuelles et applicables. Dans le contexte de la transition technologique, des tensions pouvaient apparaître entre les réglementations environnementales et la sécurité. En adoptant de nouvelles technologies, infrastructures et navires devenaient plus complexes, ce qui faisait peser plus de risques pour la sécurité et le commerce. L'intervenant a estimé qu'au lieu d'utiliser uniquement des carburants de substitution, il faudrait recourir à des méthodes plus simples, qui consisteraient notamment à garantir l'absence d'émissions grâce à des services à quai, par exemple pour l'approvisionnement en énergie, à intensifier la numérisation et à optimiser les opérations, et à exploiter l'énergie éolienne. La Chambre internationale de la marine marchande et d'autres organisations internationales avaient proposé de créer un conseil international de la recherche maritime, qui serait chargé de financer les activités de recherche et de développement de nouvelles technologies par un prélèvement obligatoire de 2 dollars É.-U. pour chaque tonne de carburant. Cela permettrait de mettre au jour des solutions technologiques viables, d'accélérer le développement et la commercialisation de nouvelles technologies et d'atténuer les risques associés à la transition technologique en cours.

22. La troisième intervenante a indiqué que la question de la consommation d'énergie était extrêmement importante pour les ports. Les autorités portuaires tenaient compte de la manière dont l'énergie était gérée et utilisée pour atteindre de meilleurs résultats économiques et environnementaux. Des mesures et moyens propres à assurer l'efficacité énergétique des ports telles que des stratégies opérationnelles, des technologies innovantes et des systèmes de gestion de l'énergie, contribuaient à renforcer la résilience climatique des ports et jouaient un rôle essentiel dans leur capacité d'adaptation. Pour que les ports puissent s'adapter aux effets des changements climatiques, il fallait améliorer la consommation d'énergie par des pratiques de gestion et des technologies qui maximisaient la productivité et la rentabilité des opérations, et planifier et mobiliser des ressources énergétiques propres afin de garantir la disponibilité et l'accessibilité de l'énergie ainsi que la continuité des services et activités et une meilleure performance environnementale des ports. Il était en outre indispensable de favoriser la collaboration, les échanges d'informations et de pratiques optimales, le renforcement des capacités et l'augmentation des investissements verts. Enfin, l'intervenant a mis en avant les travaux menés par la CNUCED sur l'efficacité énergétique des ports, l'utilisation d'énergies propres dans les opérations portuaires et la promotion des systèmes de transport durable de marchandises, pour lesquels existait une « boîte à outils ».

23. Au cours des débats qui ont suivi, le Vice-Ministre de la planification et de l'information, du Ministère saoudien des transports, a exposé la stratégie de logistique des transports définie par son pays pour 2030, dont les objectifs concernaient notamment le commerce maritime et les changements climatiques. Il a présenté certains des programmes devant permettre d'atteindre les objectifs fixés et indiqué que la stratégie avait abouti à l'élaboration d'un plan directeur optimisé de transport multimodal et de logistique, visant à l'expansion des capacités portuaires, à la modernisation des capacités aéroportuaires, au développement des axes ferroviaires et à la constitution d'un réseau performant d'aires logistiques, à des fins de connexions intermodales, de transactions électroniques et d'autres modes d'échanges commerciaux. Enfin, il a réaffirmé que son pays était déterminé à s'adapter aux changements climatiques et à réduire les émissions de dioxyde de carbone et la consommation de combustibles, qui influent directement sur les changements climatiques. Une autre délégation a exposé le cas du port camerounais de Kribi, dont les infrastructures ne pourraient pas perdurer si l'on ne faisait pas grand cas des changements climatiques. Les autorités portuaires avaient établi un plan directeur décennal, qui proposait différentes options pour la gestion des effets des changements climatiques. Elles avaient également conclu un accord avec les parties prenantes en vue d'atténuer autant que possible

les effets des différentes activités du port, par un suivi quotidien et le règlement de tout problème par voie de dispositions réglementaires.

Le cas particulier des petits États insulaires en développement et des autres petits pays insulaires

24. À la quatrième réunion-débat, les intervenants étaient le coordonnateur pour les questions des changements climatiques et de la réduction des risques de catastrophe de la Commission de l'Organisation des États des Caraïbes orientales, le responsable de la qualité et de l'innovation chez Smith Warner International (Jamaïque), la directrice générale adjointe de l'autorité portuaire des Maldives et un économiste de la Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes.

25. Le premier intervenant a traité de la question des changements climatiques, des ports maritimes et des objectifs de développement durable du point de vue des États membres de l'Organisation des États des Caraïbes orientales. En général, les petits États insulaires en développement se caractérisaient notamment par leur éloignement, leur grande sensibilité aux chocs extérieurs et la petite taille de leurs marchés intérieurs. Ils étaient également très vulnérables aux effets des changements climatiques, en raison de leur situation géographique et de leur faible résilience en cas de catastrophes naturelles. Les ports maritimes dont dépendaient des secteurs clefs de leur économie, comme ceux du commerce, des transports et du tourisme, étaient des infrastructures essentielles, vouées à être durement touchées par des phénomènes climatiques, comme on avait pu le constater en 2017, pendant la saison des ouragans dans les Caraïbes. En mettant à mal les infrastructures de transport côtier, y compris les ports maritimes, les aéroports et les liaisons avec l'arrière-pays, les facteurs climatiques avaient de graves conséquences indirectes pour des secteurs économiques stratégiques, causaient de grandes tensions budgétaires et compromettaient les perspectives de développement. Dans ce contexte, les effets des changements climatiques sur les ports maritimes de la région de l'Organisation des États des Caraïbes orientales ont sensiblement freiné la réalisation de plusieurs des objectifs de développement durable. Il fallait que la question des changements climatiques soit sans délai prise en considération dans l'aménagement, la gestion et les activités des ports, selon une approche à plusieurs niveaux soutenue par l'action des pouvoirs publics, par exemple dans le cadre des plans nationaux d'adaptation. L'étude de la CNUCED consacrée aux effets des changements climatiques sur les infrastructures de transport côtier dans certains États des Caraïbes, qui mettait en évidence le risque toujours plus élevé d'inondation des côtes et de perturbation des activités dès les années 2030, jetait les bases du renforcement de la résilience de ces infrastructures. L'intervenant a insisté sur l'urgente nécessité que la CNUCED poursuive et approfondisse ses travaux et les étende à l'ensemble de la région de l'Organisation des États des Caraïbes orientales, en collaboration avec d'autres entités, afin d'évaluer les risques climatiques et de mettre au point des solutions techniques et stratégiques axées sur une approche en réseau.

26. Le deuxième intervenant a réaffirmé l'importance des infrastructures de transport côtier dans les Caraïbes et proposé que les ports de la région intègrent la surveillance de l'environnement dans leurs activités pour renforcer leur résilience. Étant donné les effets que les changements climatiques ne manqueraient pas d'avoir sur les infrastructures de transport côtier dans les Caraïbes, l'intervenant a proposé un changement de paradigme afin que les exploitants soient mieux à même de comprendre leur environnement naturel, y compris les variations du climat et leurs répercussions terrestres et maritimes. Ce renforcement de la résilience des ports contribuerait directement à la résilience des pays eux-mêmes, s'agissant de petits États insulaires en développement sujets aux catastrophes naturelles. La surveillance environnementale recommandée portait sur trois types d'effets, évalués selon des paramètres donnés, à savoir les effets opérationnels (vagues, courants, niveau des eaux, vents et intensité des précipitations), les effets écologiques (qualité de l'eau, gestion des hydrocarbures, élimination des matières dangereuses, conséquences pour les milieux terrestres et aquatiques, émissions dans l'atmosphère, vibrations et bruits sous-marins) et les effets sociétaux (bruits et vibrations, modification de la topographie voisine et/ou conséquences imprévues pour les entreprises voisines). Ces effets pouvaient être évalués selon une périodicité distincte. Pour la surveillance des effets opérationnels, il était toutefois possible de recueillir des données en temps réel en vue de faciliter la prise de décisions.

27. La troisième intervenante a insisté sur les menaces imminentes que les changements climatiques faisaient planer sur l'existence des Maldives et du port commercial de Malé, principale porte d'entrée maritime du pays. Si les projections concernant l'élévation du niveau de la mer se réalisaient, les Maldives, le pays le plus plat du monde, pourraient bien être submergées vers 2085. Les conditions météorologiques incertaines et instables, à l'origine de crues et d'inondations côtières, avaient déjà mis à rude épreuve le système de transports. Vulnérables aux facteurs climatiques, les ports jouaient un rôle déterminant dans l'économie et les moyens de subsistance, car le pays dépendait du tourisme et était fortement tributaire des importations de produits alimentaires. Outre les facteurs climatiques, les faiblesses naturelles des infrastructures contribuaient à rendre les ports vulnérables, ce qui avait des effets négatifs de large portée, prenant notamment la forme de problèmes de santé pour les travailleurs, de dommages aux cargaisons et de pertes de temps d'exploitation. Sans un port en bon état de fonctionnement et résilient aux changements climatiques, c'était l'ensemble des services logistiques des Maldives qui pouvait être mis à l'arrêt. Au vu des cas d'inondations côtières et de hausses des températures qui compromettaient les opérations portuaires et des activités d'aménagement qui mettaient en péril des habitats naturels, l'intervenante a recommandé l'adoption d'un concept de port vert et l'élaboration de programmes de résilience climatique, respectivement destinés à l'ensemble du secteur et au port commercial de Malé. Les Maldives avaient besoin d'un nouveau port, qui soit résilient. Cela supposait de mener des campagnes de sensibilisation, de renforcer les capacités de manière ciblée et d'améliorer la collaboration aux niveaux national (pour la gestion des catastrophes), régional (pour la gestion des crises et le transfert de connaissances) et mondial.

28. Le quatrième intervenant a montré combien les infrastructures de transport côtier étaient essentielles dans la région des Caraïbes et combien elles étaient vulnérables aux changements climatiques ; il a insisté sur les conséquences de la pandémie de COVID-19 pour l'adaptation des ports maritimes. Il a rappelé que les infrastructures de transport côtier jouaient un rôle déterminant dans les petits États insulaires en développement des Caraïbes, comme le démontraient la large ouverture commerciale de ces pays et leur grande dépendance à l'égard des services touristiques, en particulier des services de tourisme de croisière (par exemple, à Antigua-et-Barbuda, le secteur du tourisme représentait plus de 70 % du produit intérieur brut). La vulnérabilité des ports maritimes et des aéroports aux effets de l'élévation du niveau de la mer et la fréquence plus élevée des catastrophes naturelles appelaient non seulement des mesures d'adaptation aux changements climatiques, mais aussi d'accroître la redondance des réseaux de transport, aux niveaux local et régional, afin de minimiser les bouleversements économiques et sociaux dans de petits pays dispersés dans de vastes régions maritimes. Les phénomènes météorologiques extrêmes récemment observés dans les Caraïbes avaient montré que la question complexe des réseaux de transport redondants ne pouvait être éludée si l'on visait à une plus grande résilience climatique. L'intervenant a souligné l'intérêt des travaux récemment menés par la CNUCED sur les effets des changements climatiques et l'adaptation des infrastructures de transport côtier dans certains petits États insulaires en développement des Caraïbes (voir sidsport-climateadapt.unctad.org), qui pouvaient utilement orienter les futures stratégies et politiques d'adaptation de ces infrastructures essentielles dans la région. Dans bon nombre de petits États insulaires en développement des Caraïbes, les indices de connectivité des transports maritimes réguliers étaient faibles ; la baisse des capacités d'importation provoquée par la pandémie pourrait inciter à renforcer les services de commerce maritime à courte distance. La crise sanitaire mondiale avait de sérieuses implications pour l'adaptation des ports maritimes, car les considérations de santé publique à l'égard des passagers revêtaient de plus en plus d'importance.

Dialogue interactif sur les conclusions, les idées maîtresses, les recommandations et les questions à examiner plus avant

29. Au début de la cinquième réunion-débat, le secrétariat de la CNUCED a récapitulé les idées maîtresses et les recommandations formulées par les intervenants en vue de faciliter les échanges sur la voie à suivre. Indépendamment des autres priorités découlant de la crise sanitaire mondiale actuelle, les décideurs devaient examiner les différents messages, commentaires et recommandations issus des débats afin d'avancer sur la question de la résilience climatique des ports maritimes. La pandémie de COVID-19 pouvait avoir valeur

de mise en garde et montrer qu'il était urgent d'agir pour rendre les ports maritimes résilients aux changements climatiques.

30. Dans ses observations finales, le Président a dit que les débats sur la question de l'adaptation des ports maritimes aux changements climatiques à l'appui du Programme de développement durable à l'horizon 2030 avaient été motivants et productifs, et a remercié tous les participants de leurs précieuses réflexions et contributions. Les experts avaient constaté que les ports maritimes jouaient un rôle essentiel dans la facilitation du commerce mondial et du développement et, parallèlement, couraient un risque de plus en plus élevé de subir les effets des changements climatiques. Ils avaient été nombreux à insister sur la gravité des périls auxquels étaient exposés les ports maritimes et d'autres infrastructures de transport côtier ainsi que sur les lourdes conséquences que l'inaction aurait sur l'économie et les perspectives de développement durable, en particulier dans les pays les plus vulnérables, comme les petits États insulaires en développement. L'une des choses à retenir était que les risques climatiques devaient être considérés et traités comme des risques non seulement pour l'environnement, mais aussi pour les entreprises. Les problèmes actuellement posés par la pandémie ne devaient pas faire oublier les menaces dont s'accompagnaient les changements climatiques. Incontestablement, l'enjeu était considérable et il était d'une urgente nécessité que les ports maritimes s'adaptent aux changements climatiques et deviennent plus résilients. Il n'y avait d'autre choix que l'adaptation, mais pour que celle-ci soit efficace, il fallait bien comprendre les risques encourus par les localités et les installations, élaborer des solutions techniques appropriées, veiller au financement et au renforcement des capacités, mener une action coordonnée et adopter des dispositions législatives et réglementaires qui y contribuent. Le processus de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques ouvrait des pistes intéressantes pour ce qui était de préparer les ports aux effets des changements climatiques, par exemple dans le cadre de l'élaboration et de la mise en œuvre des plans nationaux d'adaptation, et il était encore possible de rendre cette question plus transversale. Les débats qui se sont tenus au cours de la session de la Réunion d'experts pluriannuelle avaient donné matière à réflexion et montré la nécessité d'agir sans délai. Le message était clair et il appartenait maintenant à toutes les parties prenantes d'examiner ce qu'elles pourraient faire pour contribuer à ce qui devait être un effort commun. Enfin, le Président a remercié la CNUCED de ses travaux approfondis sur le sujet, que de nombreux experts avaient salués, et l'a invitée à continuer d'apporter son aide pour lever les obstacles considérables qui subsistaient et permettre ainsi que les ports maritimes deviennent résilients aux changements climatiques et l'avenir soit durable pour tous.

31. Les idées maîtresses et recommandations formulées par les experts et les intervenants pouvaient se résumer comme suit :

- L'adaptation des ports maritimes aux changements climatiques est d'une urgente nécessité, mais n'ira pas sans de grandes difficultés, que ce soit d'ordre technique ou sur le plan des capacités, du financement, de la gouvernance, de la gestion, de la politique et de la législation. Pour surmonter ces difficultés, il faut une collaboration et une action concertée entre tous les parties prenantes, y compris les pouvoirs publics, les acteurs économiques, la société civile, la communauté scientifique et les milieux académiques ;
- Il est urgent d'établir des cadres législatifs, réglementaires et directifs solides en vue d'une adaptation efficace, et de veiller à un financement suffisant, notamment pour que les activités d'évaluation des risques et de renforcement des capacités portent leurs fruits ;
- Les orientations techniques élaborées par l'Association mondiale pour les infrastructures de transport maritimes et fluviales (AIPCN), les lignes directrices établies par la CNUCED et les textes normatifs tels que la norme 14090 « Adaptation au changement climatique – Principes, exigences et lignes directrices » de l'Organisation internationale de normalisation peuvent aussi aider les acteurs concernés à renforcer la résilience des ports ;
- Le processus de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques propose des pistes intéressantes pour ce qui est de préparer les ports aux effets des changements climatiques, par exemple dans le cadre de l'élaboration et de

la mise en œuvre des plans nationaux d'adaptation, que le Fonds vert pour le climat est chargé de financer et qui ouvrent la voie à un soutien concret à moyen et à long terme ;

- Il est nécessaire d'intensifier les activités de sensibilisation et de renforcement des capacités afin que les effets des changements climatiques, la vulnérabilité et l'adaptation des ports soient évalués conjointement et constituent une question transversale dans le processus de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques car, pour l'heure, les évaluations réalisées sont dispersées entre les différents secteurs et domaines qui dépendent des ports et peuvent ne pas rendre pleinement compte de la situation ;
- Les effets de la variabilité et de l'évolution du climat sur les ports maritimes sont fonction des aléas climatiques, de l'exposition des infrastructures et des activités portuaires à ces aléas et du degré de vulnérabilité des ports, qui dépend de leur capacité de réagir efficacement. Tous ces facteurs doivent donc être pris en considération en vue d'une évaluation précise des risques et de l'adaptation des ports maritimes ;
- Les catastrophes dues à l'élévation du niveau de la mer deviendront plus fréquentes. Par exemple, d'ici à 2100, la périodicité des phénomènes de niveau marin extrême, actuellement d'une fois par siècle, pourrait être d'une fois par an et, en l'absence de mesures de protection complémentaires, les coûts annuels des dommages causés par les inondations côtières pourraient être multipliés par 100 à 1 000 ;
- Les mesures d'adaptation peuvent réduire de 95 % les pertes causées par les risques côtiers (contre 40 % pour les mesures d'atténuation des émissions de gaz à effet de serre) et sont particulièrement efficaces dans les zones urbaines ; des mesures devraient être prises sur 19 % à 23 % du littoral européen (selon le scénario d'émission de gaz à effet de serre retenu) ;
- Les ports sont particulièrement exposés aux effets des changements climatiques, notamment aux phénomènes météorologiques extrêmes, mais y sont souvent peu préparés. On doit donc œuvrer sans délai à l'adaptation et au renforcement de la résilience, en ayant pleinement conscience de ce qui surviendrait en cas d'inaction et en gardant à l'esprit que les changements climatiques constituent un risque non seulement pour l'environnement, mais aussi pour les entreprises ;
- Il faut repenser la conception des ports et autres infrastructures, car il serait irréaliste de penser qu'un seul mode de conception puisse permettre de parer à toutes les éventualités, compte tenu du grand nombre d'incertitudes inhérentes aux changements climatiques. En retenant un seul scénario, on risque de faire échouer le processus d'adaptation. Il est donc préférable d'opter pour des modèles de conception flexibles, qui puissent être modifiés suivant l'évolution de la situation et/ou de prévoir des solutions techniques de redondance, s'il y a lieu ;
- Les décideurs devraient favoriser l'élaboration de cadres réglementaires flexibles, au regard de la question de l'élévation du niveau de la mer, à l'intention des ingénieurs en infrastructures ;
- Les décideurs devraient contribuer financièrement aux activités collaboratives de planification de la résilience à long terme et élaborer des programmes de formation agréés sur l'évaluation des changements climatiques à l'intention des usagers des infrastructures, y compris le personnel des ports ;
- En matière de trafic maritime et d'infrastructures portuaires, l'Arctique doit se doter d'une stratégie claire, qui se caractérise par une approche ascendante et un démarrage à petite échelle. Il faut considérer les ports comme les composantes d'un système, réexaminer leur processus de planification et leur système de gouvernance selon une conception « équilibrée » du développement et renforcer les capacités ;

- Il n'existe pas d'obstacles technologiques majeurs à l'adaptation à l'élévation du niveau de la mer. L'adaptation sera progressive et restera possible, même si les niveaux marins s'élèvent de plus de 5 mètres. Cependant, son coût risque d'être assimilable à une lourde « taxe environnementale » pour ceux qui devront s'en acquitter ;
- Le renforcement de la résilience climatique et l'adaptation aux changements climatiques ne sont pas forcément onéreux. Il est vrai que les mesures structurelles peuvent être coûteuses, mais il y a beaucoup à gagner de l'utilisation de mesures non structurelles telles que l'évaluation des risques et l'élaboration de plans d'urgence, la mise en œuvre de systèmes de surveillance et d'alerte rapide, les inspections et la maintenance, et l'introduction de méthodes de travail flexibles, lorsqu'il s'agit de maximiser la capacité d'adaptation ;
- Les risques financiers, environnementaux et sociaux liés aux effets des changements climatiques intéressent de plus en plus les investisseurs, les agences de notation et les autorités législatives et réglementaires, ce qui vient encore souligner la nécessité de placer la gestion des risques climatiques et l'adaptation au rang des priorités. En plus d'atténuer les risques matériels et de répondre à un intérêt, la gestion des risques climatiques et la planification des activités connexes peuvent aider à attirer les flux financiers indispensables au renforcement de la résilience ;
- Les changements climatiques ne sont pas un problème de pays riches ou de pays pauvres, mais un problème de portée mondiale, qui nécessite l'action de la communauté internationale dans son ensemble. Chaque entité et individu devrait s'employer, sans hésiter, à minimiser leurs effets, dans la mesure de ses possibilités et de ses compétences ;
- Les objectifs de réduction des émissions doivent être non seulement ambitieux, mais aussi réalistes et réalisables. C'est pourquoi les milieux industriels et académiques devraient contribuer à leur définition, en conseillant les organismes de réglementation ;
- Pour que les ports puissent contribuer activement à la décarbonisation du trafic maritime, il est notamment envisageable de proposer des incitations aux navires les plus performants, d'assurer un approvisionnement en énergie à terre, de garantir le soutage sûr et efficace en carburants marins propres et de permettre une optimisation des escales ;
- La décarbonisation transformera le secteur et exigera de nouveaux carburants et vecteurs d'énergie, de nouvelles technologies à la fois à bord et à quai, et de nouvelles pratiques opérationnelles ; cela supposera la participation de toutes les parties, y compris des constructeurs de navires, des armateurs, des chargeurs et des ports ;
- En ce qui concerne l'adaptation des ports aux changements climatiques, les solutions efficaces tiennent aux infrastructures matérielles, aux projets d'ingénierie et aux aménagements physiques, mais impliquent aussi de faire évoluer la consommation d'énergie, les activités et les pratiques de gestion et de planification des ports vers des modèles plus durables ;
- Dans les Caraïbes, les effets des changements climatiques sur les ports maritimes ont sensiblement freiné la réalisation de plusieurs des objectifs de développement durable. Il faut que la question des changements climatiques soit sans délai prise en considération dans l'aménagement, la gestion et les activités des ports de la région de l'Organisation des États des Caraïbes orientales, selon une approche à plusieurs niveaux soutenue par l'action des pouvoirs publics, par exemple dans le cadre des plans nationaux d'adaptation ;
- Une étude de la CNUCED consacrée aux effets des changements climatiques sur les infrastructures de transport côtier dans certains petits États insulaires en développement des Caraïbes a mis en évidence le risque toujours plus élevé d'inondation des côtes et de perturbation des activités dès les années 2030. Cette étude a jeté les bases du renforcement de la résilience de ces infrastructures essentielles et contribué à l'élaboration des futures stratégies et politiques visant à leur adaptation. Il

est d'une urgente nécessité que la CNUCED poursuive et approfondisse ses travaux et les étende à l'ensemble de la région de l'Organisation des États des Caraïbes orientales, en collaboration avec d'autres acteurs et partenaires, afin d'évaluer les risques climatiques et de mettre au point des solutions techniques et stratégiques axées sur une approche en réseau ;

- La planification des activités portuaires devrait impliquer la surveillance de l'environnement, tout au moins la surveillance des effets opérationnels, des effets écologiques et des effets sociétaux. Les données pourraient être recueillies en temps réel et analysées sur une base annuelle ;
- Les changements climatiques menacent l'existence même des petits États insulaires en développement et amenuisent leur réserve de ressources humaines. Ces pays perdent des habitats et sont privés d'une protection naturelle, ce qui réduit leur activité économique. La hausse des températures se ressent sur la santé et la productivité de la main-d'œuvre locale, ce qui peut être à l'origine de déplacements de populations et de délocalisations des ports, en particulier si aucune résilience n'a été développée. La hausse de la température ambiante, entre autres facteurs, peut aussi rendre nécessaire un réaménagement des horaires de travail ;
- L'élaboration d'un programme sectoriel de résilience climatique et l'intégration régionale peuvent alléger le fardeau des petits États insulaires en développement ; il faudrait concevoir de nouveaux ports, résilients aux changements climatiques, afin de garantir un avenir durable ;
- Dans les petits États insulaires en développement, les ports maritimes ont une activité de transport de personnes qui est considérable par rapport à celle du fret ; la pandémie actuelle a de sérieuses implications pour leur adaptation, car les considérations de santé publique à l'égard du personnel et des passagers revêtent de plus en plus d'importance ;
- Compte tenu de leur vulnérabilité naturelle, les petits États insulaires en développement doivent se doter de réseaux de transport redondants, à la fois au niveau local et au niveau régional, ce qui n'est pas chose facile pour de petits pays dispersés dans de vastes régions maritimes.

II. Questions d'organisation

A. Élection du Bureau

(Point 1 de l'ordre du jour)

32. La Réunion d'experts pluriannuelle sur les transports, la logistique commerciale et la facilitation du commerce a décidé d'élire son bureau selon une procédure d'approbation tacite, conformément aux dispositions de la décision 74/544 de l'Assemblée générale en date du 27 mars 2020. N'ayant reçu aucune objection au 23 octobre 2020, elle a élu M. Chad Blackman (Barbade) Président et M. Michael Gaffey (Irlande) Vice-Président-Rapporteur.

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

(Point 2 de l'ordre du jour)

33. La Réunion d'experts pluriannuelle sur les transports, la logistique commerciale et la facilitation du commerce a décidé d'adopter l'ordre du jour provisoire de la session (TD/B/C.I/MEM.7/22) selon une procédure d'approbation tacite, conformément aux dispositions de la décision 74/544 de l'Assemblée générale en date du 27 mars 2020. Aucune objection n'ayant été reçue au 23 octobre 2020, l'ordre du jour est le suivant :

1. Élection du Bureau.
2. Adoption de l'ordre du jour et organisation des travaux.

3. Adaptation des ports maritimes aux changements climatiques à l'appui du Programme de développement durable à l'horizon 2030.
4. Adoption du rapport de la réunion.

C. Adoption du rapport de la réunion

(Point 4 de l'ordre du jour)

34. À sa séance plénière de clôture, le 28 octobre 2020, la Réunion d'experts pluriannuelle a autorisé le Rapporteur à établir la version finale du rapport après la session, sous l'autorité du Président.

Annexe

Participation*

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

Afrique du Sud	Malawi
Algérie	Mali
Arabie saoudite	Maroc
Barbade	Mexique
Bénin	Mongolie
Bolivie (État plurinational de)	Monténégro
Brésil	Mozambique
Burundi	Myanmar
Cameroun	Nauru
Canada	Nigéria
Comores	Oman
Côte d'Ivoire	Pakistan
Cuba	Pérou
Égypte	Philippines
Équateur	Portugal
Espagne	République arabe syrienne
Eswatini	République dominicaine
Fédération de Russie	Roumanie
Fidji	Soudan
Gambie	Soudan du Sud
Géorgie	Thaïlande
Guatemala	Togo
Iran (République islamique d')	Tunisie
Irlande	Turquie
Islande	Vanuatu
Jordanie	Venezuela (République bolivarienne du)
Kenya	Viet Nam
Koweït	Zambie
Liban	Zimbabwe
Madagascar	

2. Les organisations intergouvernementales ci-après étaient représentées à la session :
 - Communauté des Caraïbes
 - Organisation de la coopération islamique
 - Organisation des États d'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique
 - Organisation des États des Caraïbes orientales
 - Secrétariat permanent du Traité général d'intégration économique de l'Amérique centrale
 - Société financière internationale
 - Union européenne

3. Les organes, organismes et programmes des Nations Unies ci-après étaient représentés à la session :
 - Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes
 - Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques

* Cette liste ne mentionne que les participants inscrits. Pour la liste complète des participants, voir le document TD/B/C.I/MEM.7/INF.8.

4. Les institutions spécialisées et organisations apparentées ci-après étaient représentées à la session :

Organisation mondiale du commerce

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

Catégorie générale

International Network for Standardization of Higher Education Degrees

LDC Watch

Organisation camerounaise de promotion de la coopération économique internationale

Organisation internationale de normalisation

Catégorie spéciale

Association internationale des ports et havres

Chambre internationale de la marine marchande.
