



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

Distr. générale
26 août 2022
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
Neuvième session
Genève, 12-14 juillet 2022

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

Tenue au Palais des Nations, à Genève, du 12 au 14 juillet 2022



Table des matières

| | <i>Page</i> |
|---|-------------|
| Introduction | 3 |
| I. Résumé de la Présidente..... | 3 |
| Transports durables et résilients et facilitation du commerce en période de pandémie et après : principaux enjeux et perspectives..... | 3 |
| II. Questions d'organisation..... | 11 |
| A. Élection du Bureau | 11 |
| B. Adoption de l'ordre du jour et organisation des travaux..... | 11 |
| C. Adoption du rapport de la session..... | 11 |
| Annexe | |
| Participation | 12 |

Introduction

La neuvième session de la Réunion d'experts pluriannuelle sur les transports, la logistique commerciale et la facilitation du commerce s'est tenue du 12 au 14 juillet 2022 au Palais des Nations, à Genève. Certains participants y ont assisté physiquement, d'autres à distance. Les débats ont été dirigés par la Présidente (Botswana), élue à la séance plénière d'ouverture. Ils ont porté essentiellement sur les liens entre les transports, le commerce et les chaînes d'approvisionnement.

I. Résumé de la Présidente

Transports durables et résilients et facilitation du commerce en période de pandémie et après : principaux enjeux et perspectives

(Point 3 de l'ordre du jour)

1. En ouverture des débats, un représentant du secrétariat de la CNUCED a insisté sur l'importance toujours plus grande que les chaînes d'approvisionnement mondiales et la logistique avaient prise dans le contexte de la pandémie de maladie à coronavirus (COVID-19), de la guerre en Ukraine et de l'essor de l'économie maritime, qui influaient sur le produit intérieur brut (PIB) mondial et sur la croissance du commerce mondial. Il a aussi informé les participants que la CNUCED organiserait un forum sur la logistique commerciale à la Barbade en 2023.

Cerner les enjeux

2. Les intervenants de la première réunion-débat étaient les suivants : le Président de l'Association internationale des ports ; le Président du Comité de la facilitation des échanges de l'Organisation mondiale du commerce ; le Secrétaire général de l'Union des conseils des chargeurs africains ; la Directrice adjointe de l'Alliance mondiale pour la facilitation des échanges (Chambre de commerce internationale) ; la cheffe de la Section du commerce international et du droit international de l'International Federation of Freight Forwarders Associations.

3. Un intervenant a énuméré les domaines d'action à privilégier dans le contexte de l'aménagement des ports à une époque où les perturbations étaient devenues routinières : les risques et la résilience, le partage de données, la transition énergétique et le développement durable. Faute de coopération entre les parties prenantes, le secteur du transport maritime était à la traîne dans la transition énergétique. L'intervenant a déclaré que les revenus générés grâce aux mesures fondées sur le marché devaient servir à financer le développement des infrastructures, notamment des ports, qui pouvaient jouer le rôle de pôles de décarbonisation. Il a souligné que le resserrement de la collaboration entre les parties prenantes du transport maritime pouvait rendre les activités du secteur plus durables.

4. Un autre intervenant a déclaré que l'Accord sur la facilitation des échanges de l'Organisation mondiale du commerce constituait un moyen durable d'accélérer les procédures de dédouanement et de réduire les coûts commerciaux, en particulier dans les pays en développement et les pays les moins avancés. La transparence et la transition numérique contribuaient grandement à la création de conditions de concurrence équitables. L'Accord sur la facilitation des échanges prévoyait un mécanisme grâce auquel les pays en développement pouvaient recevoir l'appui financier et l'assistance technique dont ils avaient besoin pour donner pleinement suite à leurs engagements. Les comités nationaux de la facilitation des échanges offraient des espaces propices à la consultation des acteurs tant publics que privés. L'importance de la transition numérique, de la résilience, de l'inclusivité et de la coordination avait été soulignée à une manifestation tenue le 29 juin 2022 à l'occasion du cinquième anniversaire de l'Accord.

5. L'intervenant suivant s'est dit préoccupé par la hausse des coûts de transport depuis le début de la pandémie de COVID-19. Il a proposé la création d'un comité dont les membres s'emploieraient à trouver des solutions mondiales et régionales pour compenser cette hausse, qui pesait lourdement sur le pouvoir d'achat des consommateurs africains.

6. Une autre intervenante a souligné que les perturbations des chaînes d'approvisionnement mondiales étaient de plus en plus profondes et fréquentes. Elle a insisté sur la nécessité de mettre en place des chaînes d'approvisionnement durables, efficaces et résilientes. Des solutions existaient. Elles reposaient sur la planification préalable, c'est-à-dire sur l'établissement de plans de continuité des opérations, qui associaient aussi bien le secteur privé que le secteur public et étaient fondés sur des données et des technologies numériques. Ces solutions étaient prévues par l'Accord sur la facilitation des échanges de l'Organisation mondiale du commerce et par divers accords commerciaux régionaux. Le commerce étant fondamentalement un partenariat public-privé, les priorités des deux secteurs devaient être prises en considération dans la planification des mesures de lutte contre les chocs.

7. Un autre intervenant a décrit la crise de la logistique en cours, qui se traduisait notamment par la congestion des ports, et a fait part des inquiétudes que lui inspirait la consolidation du marché des transports maritimes. Cette consolidation entraînait la reconfiguration des chaînes d'approvisionnement, qui étaient passées du « juste à temps » au « juste au cas où », et l'augmentation des prix du transport maritime, non sans conséquences pour les pays en développement et pour les microentreprises et les petites et moyennes entreprises. Les solutions reposaient sur la multimodalité, la modernisation des infrastructures, la révision des cadres juridiques, la planification préalable (définition de plans de continuité des opérations, par exemple) et l'adoption de mesures de facilitation du commerce, dont le but devait être de renforcer la résilience et la durabilité des chaînes d'approvisionnement en facilitant le dialogue entre le secteur privé et les pouvoirs publics.

8. Au cours de la discussion qui a suivi, une délégation a souligné que la pandémie de COVID-19 avait fait augmenter les coûts du fret maritime. Elle a appelé à la levée des mesures économiques dont faisait l'objet la République bolivarienne du Venezuela et demandé que les investisseurs s'intéressent davantage au pays, qui recelait un grand potentiel. Certaines délégations ont fait observer que, dans les pays en développement sans littoral, les difficultés causées par la pandémie étaient exacerbées par la situation géographique. Plusieurs ont redit qu'il fallait apporter un appui financier et une assistance technique aux pays d'Afrique, en particulier dans le contexte de l'application de l'Accord sur la facilitation des échanges. Certaines ont soutenu l'idée de l'Union des conseils des chargeurs africains de créer un cadre propice à la recherche de solutions à la flambée des taux de fret et ont insisté sur l'urgence de la question.

9. Un participant a estimé que, pour assurer sa pérennité, le secteur devait attirer davantage de travailleurs, en particulier des femmes et des jeunes, et a recommandé que l'accent soit mis sur les infrastructures et sur les perspectives de carrière des travailleurs.

Appliquer des mesures de facilitation du commerce à la fois durables et transparentes

10. En introduction de la réunion-débat suivante, la Ministre barbadienne du tourisme et du transport international a fait savoir que la Barbade était disposée à accueillir l'édition 2023 du forum sur les chaînes d'approvisionnement mondiales et a déclaré que, dans le monde du Sud, ces chaînes et les réseaux de transport qui les sous-tendaient se trouvaient dans une situation critique à cause de la pandémie de COVID-19. Elle a souligné que la pandémie avait eu de lourdes répercussions sur les pays économiquement vulnérables, en particulier sur les petits États insulaires en développement. Ces dernières années, la Barbade avait automatisé la gestion de ses frontières, avec le soutien de la CNUCED dans le cadre de son programme SYDONIA (Système douanier automatisé), en s'employant à créer un guichet unique électronique et un système communautaire de ports. La Ministre a fait savoir qu'il y avait dans le pays des possibilités d'investissement dans les entrepôts intelligents, qui permettraient d'automatiser diverses opérations et d'améliorer les réseaux logistiques. Elle a ajouté que la consolidation des partenariats public-privé attirerait justement des investissements. En conclusion, elle a déclaré que les débats de la session en cours de la Réunion d'experts pluriannuelle alimenteraient ceux du forum.

11. Les intervenants de la deuxième réunion-débat étaient les suivants : le responsable du renforcement des capacités au département Her Majesty's Revenue and Customs (Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord) ; le Directeur principal chargé des questions réglementaires chez DHL Express Americas ; la Secrétaire permanente du comité national de la facilitation des échanges de Madagascar (Ministère de l'économie, du commerce et de l'industrie) ; le chef du département de la politique douanière de l'administration douanière du Honduras ; le responsable du projet de guichet unique électronique du Ministère vanuatuan du tourisme, du commerce et des entreprises ni-Vanuatu ; la responsable du portail électronique et des services relatifs à la valeur ajoutée de la Kenya Trade Network Agency.

12. En introduction, un représentant du secrétariat de la CNUCED a déclaré que les solutions adoptées dans le domaine de la facilitation du commerce devaient être intelligentes et respectueuses du climat. Pour assurer une bonne gouvernance climatique, les pays devaient appliquer les règles internationales, comme l'Accord sur la facilitation des échanges de l'Organisation mondiale du commerce, ainsi que les normes internationales. Le représentant a appelé l'attention sur les travaux que la CNUCED menait en la matière dans le cadre des trois piliers de son action (recherche et analyse, formation de consensus intergouvernemental et assistance technique).

13. Un intervenant, s'exprimant du point de vue d'un donateur, a fait observer que l'appui à la facilitation du commerce avait pour objectif la mise en place de chaînes d'approvisionnement résilientes et inclusives, qui favoriseraient la réalisation des objectifs de développement durable. Il a souligné que la coopération entre la CNUCED, l'Organisation mondiale des douanes et le département Her Majesty's Revenue and Customs était propice à la création de synergies, à la constitution de réseaux internationaux et au renforcement des compétences techniques. Il a ajouté que les enjeux résidaient notamment dans l'obtention de résultats concrets, la pérennisation de ces résultats et la coordination entre partenaires de développement.

14. Un autre intervenant a déclaré que la pandémie avait montré à quel point il était crucial d'accroître la résilience du secteur public comme du secteur privé. Pour que les réformes axées sur la facilitation du commerce aient des effets pérennes, les États devaient faire preuve d'une forte volonté politique, nouer des partenariats public-privé durables, définir des plans d'action concrets et se doter d'un système de suivi et d'évaluation. L'intervenant a insisté sur le rôle essentiel que les comités nationaux de la facilitation des échanges jouaient dans les efforts de coordination et la mise en œuvre des réformes, ainsi que sur l'importance des mécanismes de gestion des risques. Il a salué l'action menée dans le cadre du programme SYDONIA pour mettre les technologies au service d'une gestion intelligente des frontières.

15. Axant son propos sur les bonnes pratiques à suivre dans l'adoption d'outils de facilitation du commerce, une autre intervenante a évoqué l'utilisation par Madagascar de l'outil de suivi des réformes de la CNUCED, qui avait permis au comité national de la facilitation des échanges de mieux organiser et suivre les réformes, et donc de s'acquitter plus efficacement de son mandat, qui consistait à assurer la pleine application de l'Accord sur la facilitation des échanges.

16. L'intervenant suivant a expliqué comment le Honduras s'était préparé à des réformes axées sur la facilitation du commerce en utilisant l'outil d'analyse rapide de la CNUCED dans le contexte de la crise sanitaire et de la crise climatique de 2020 et 2021. Cet outil avait permis de répertorier plus de 30 des principales réglementations et mesures mises en œuvre dans des domaines tels que le commerce international et le transit, de mieux comprendre l'action menée face aux crises susmentionnées et de formuler des recommandations en prévision de futures crises. L'intervenant a énuméré un certain nombre de difficultés, telles que le manque de capacités humaines et l'absence d'interopérabilité des plateformes. En conclusion, il a déclaré qu'un plan d'action avait été élaboré et que son exécution serait contrôlée au moyen de l'outil de suivi des réformes de la CNUCED.

17. Un autre intervenant a décrit les enseignements que le Vanuatu avait tirés de la mise en place de son système de guichet unique et de son portail commercial. La création d'un module sanitaire et phytosanitaire avait permis d'améliorer les mesures de biosécurité dans le contexte des procédures de dédouanement et de consolider les institutions

environnementales. L'intervenant a affirmé que l'automatisation des procédures douanières et le renforcement de leur transparence favorisaient le développement des énergies renouvelables et l'efficacité énergétique, et attireraient donc de nouveaux investissements. En conclusion, il a souligné que le pays devait se doter d'un système d'appui au relèvement post-catastrophe et améliorer sa préparation aux crises grâce à des outils tels que le module ASYREC, qui automatisait le traitement des envois de secours.

18. La dernière intervenante a présenté le portail commercial que le Kenya avait mis en place. Elle a estimé que ce portail, gage d'une plus grande transparence, devait être associé à des instruments d'analyse tels que l'outil de suivi des réformes. Elle a déclaré que, grâce au portail, le Kenya avait pu repérer des goulets d'étranglement et simplifier davantage ses procédures. Elle a fait l'éloge de la plateforme d'apprentissage en ligne de la CNUCED sur la facilitation du commerce. En conclusion, elle a affirmé que davantage devait être fait dans les domaines de la législation, des politiques et de l'investissement technologique.

19. La représentante d'une délégation a décrit les difficultés que l'État plurinational de Bolivie avait rencontrées pendant la pandémie. Elle a souligné que les mesures de facilitation du commerce étaient importantes et avaient permis aux importations du pays d'atteindre des niveaux records ces dernières années.

20. Une délégation s'est interrogée sur les mesures que les pays pouvaient prendre pour assurer la continuité et la pérennité des opérations dans le domaine de la facilitation du commerce, ainsi que pour remédier à l'aversion au risque. Un intervenant et le représentant du secrétariat de la CNUCED ont suggéré l'utilisation d'outils innovants de transfert de connaissances (l'outil de suivi des réformes, par exemple), l'affirmation d'une volonté politique plus forte et l'établissement de partenariats durables avec les donateurs. Un autre intervenant a évoqué la question de la gestion des risques en se concentrant sur deux éléments fondamentaux : la qualité des données et la coopération entre le secteur public et le secteur privé.

21. Une délégation a demandé à quel moment un pays donné devait se mettre à utiliser l'outil de suivi des réformes. En réponse, un intervenant a encouragé les pays à surveiller l'état de la mise en œuvre de leurs réformes. Le représentant du secrétariat de la CNUCED a déclaré que les pays devaient comprendre les enjeux de la facilitation du commerce, faire preuve de détermination et de volonté politique, et investir dans le développement de leurs ressources humaines et de leurs technologies.

Promouvoir la durabilité et le renforcement de la résilience dans les secteurs des transports et de la logistique

22. Les intervenants de la troisième réunion-débat étaient les suivants : un professeur de l'Université Hofstra (États-Unis d'Amérique) ; le Vice-Ministre saoudien des transports chargé de la planification et du développement du secteur ; le Directeur général de l'Agence angolaise de réglementation des questions relatives à la certification des cargaisons et à la logistique ; un haut fonctionnaire de l'administration portuaire mauricienne chargé des services techniques ; la cheffe du département de la résilience des entreprises et de la logistique chez A. P. Møller-Maersk.

23. En introduction, un représentant du secrétariat de la CNUCED a mis en évidence les principaux enjeux que soulevait le triptyque transports-durabilité-résilience, ainsi que certaines grandes tendances à l'œuvre dans les secteurs des transports et de la logistique, dans un contexte opérationnel très volatile et incertain. Il fallait adopter des mesures aussi bien à court terme qu'à long terme et définir une vision axée sur la durabilité, la résilience, l'innovation, la souplesse, l'agilité, l'efficacité et l'affectation rationnelle des ressources. Il s'agissait de tenir compte des besoins particuliers des pays vulnérables, de promouvoir la coordination, la coopération, le dialogue et l'échange de données d'expérience, et de renforcer les capacités de mobilisation de ressources en avançant de solides arguments économiques en faveur des initiatives à mener. Le recensement de projets réalistes et susceptibles d'être financés était tout aussi important.

24. Le premier intervenant a décrit les problèmes que connaissaient les chaînes d'approvisionnement et le secteur des transports au lendemain de la pandémie de COVID-19. La complexité des chaînes d'approvisionnement mondiales était une force, mais pouvait

également être une faiblesse, comme en témoignait l'imbroglio à l'origine de la paralysie du secteur de la logistique partout dans le monde et de la hausse des coûts. Les stratégies de résilience devaient être judicieuses et ne pas avoir de retombées néfastes imprévues ni d'effets de rétroaction indésirables. Les mesures prises par de nombreux gestionnaires de chaînes d'approvisionnement depuis la pandémie pour accroître leurs stocks et leurs inventaires dans le but de renforcer leur résilience étaient un exemple particulièrement parlant.

25. Un autre intervenant a déclaré que l'action menée au niveau national pour combattre la pandémie de COVID-19 s'était révélée efficace. Des mesures à court terme avaient été prises dans divers domaines : secteur financier, continuité des opérations, infrastructures, etc. Quant aux solutions à long terme, il s'agissait d'adopter une stratégie plus vaste, qui couvrirait le secteur de la logistique et tous les modes de transport, et était articulée autour des impératifs suivants : durabilité, multimodalité, résilience, énergie propre, décarbonisation, transition numérique et solutions intelligentes.

26. L'intervenant suivant a présenté le nouvel organisme de réglementation récemment créé en Angola pour promouvoir le développement du secteur de la logistique dans le pays. Les investissements prévus, notamment en faveur de la création de plateformes logistiques, avaient été planifiés compte tenu des objectifs de développement durable. En collaboration avec la CNUCED, le pays bâtissait ces plateformes dans le cadre de partenariats public-privé de type « conception-construction-exploitation-transfert ». L'intervenant a affirmé que des infrastructures et solutions régionales telles qu'un indice maritime, un observatoire du fret et une flotte africaine permettraient de remédier à nombre des difficultés rencontrées par les pays d'Afrique.

27. Un autre intervenant a axé son propos sur les ports durables et intelligents en prenant l'exemple de Maurice et de l'un de ses ports. Présentant les activités menées en collaboration avec la CNUCED, il a énuméré les quatre grandes priorités des autorités portuaires, à savoir la sûreté et la sécurité, l'énergie, l'environnement et les opérations. L'initiative nationale de verdissement des ports, centrée sur l'efficacité énergétique et l'utilisation d'énergies renouvelables, était cruciale à cet égard. Le pays avait adopté diverses technologies et défini des normes et des règles, notamment en matière de sûreté et de sécurité. L'intervenant a déclaré que, malgré les difficultés rencontrées (contraintes financières, par exemple), des débouchés s'ouvraient dans le contexte de la lutte contre la pandémie de COVID-19.

28. La dernière intervenante a réaffirmé l'importance du renforcement de la résilience face aux bouleversements engendrés par la pandémie et par d'autres menaces. Les acteurs publics comme privés, en particulier ceux dont le rayon d'action était mondial, avaient la responsabilité d'assurer la continuité des opérations en période de crise. Pour que leur action soit efficace et pérenne, les autorités portuaires et les autres parties prenantes, y compris les pouvoirs publics, devaient impérativement avoir un « plan B », se préparer aux imprévus et travailler ensemble.

29. La représentante d'une délégation a décrit la situation du secteur des transports au Niger, pays enclavé, pendant la pandémie de COVID-19. Elle a appelé l'attention sur les problèmes rencontrés, mais aussi sur certains débouchés potentiels, dans le commerce de transit par exemple.

30. Plusieurs délégations ont insisté sur les difficultés auxquelles se heurtaient les chargeurs et sur la nécessité de dégager des ressources pour remédier au manque d'infrastructures, notamment de parcs de stationnement. Ils ont souligné que la mobilisation de ressources était importante et que la CNUCED pouvait aider les pays à recenser les projets à exécuter en priorité, à trouver les financements nécessaires et à se mettre en relation avec des investisseurs.

31. Une autre délégation s'est félicitée, au nom de son pays, de l'assistance apportée par la CNUCED au projet de couloir transsaharien de transport routier, qui contribuerait à l'opérationnalisation de la Zone de libre-échange continentale africaine.

Renforcer les cadres réglementaires, les politiques et la collaboration pour préserver les flux commerciaux pendant la pandémie et au-delà

32. Les intervenants de la quatrième réunion-débat étaient les suivants : le chef de l'Unité chargée des transports et des questions maritimes du Bureau international du Travail ; une cadre du département des contrats et des clauses du Conseil maritime international et de la mer Baltique ; une responsable des questions relatives aux droits de l'homme et à la durabilité à la Mediterranean Shipping Company ; le Directeur du programme relatif aux changements climatiques et à la gestion des risques de catastrophe de la Commission de l'Organisation des États des Caraïbes orientales ; un spécialiste de l'adaptation aux changements climatiques et de la résilience face à ces changements à la Direction générale de l'action pour le climat de la Commission européenne ; une représentante de l'Association mondiale pour les infrastructures de transport maritimes et fluviales.

33. En introduction, un représentant du secrétariat de la CNUCED a déclaré que la réunion-débat porterait sur le renforcement des cadres réglementaires, des politiques et de la collaboration face à deux grands enjeux. Le premier était l'incidence que la pandémie et les mesures prises pour la combattre avaient eue sur les gens de mer et les contrats commerciaux. Il s'agissait là d'une question qu'il était essentiel de traiter pour garantir la sécurité de la navigation, prévenir les accidents et la pollution, assurer la libre circulation des marchandises le long des chaînes d'approvisionnement et atteindre les objectifs de développement durable. Le second enjeu était l'adaptation aux changements climatiques, le renforcement de la résilience et la réduction des risques de catastrophe dans les ports. Cette question revêtait une importance stratégique et économique de plus en plus grande, ainsi que des experts l'avaient souligné à la précédente session de la Réunion d'experts pluriannuelle et dans une note de synthèse de la CNUCED. La crise de la relève des équipages et le manque de résilience des ports avaient provoqué de fortes perturbations et d'importants retards tout le long des chaînes d'approvisionnement mondiales, entraînant de lourdes pertes d'ordre économique et commercial, qui avaient eu des implications majeures du point de vue du développement durable.

34. Le premier intervenant a centré son propos sur les conséquences que la pandémie avait eues pour les gens de mer, en particulier sur la crise de la relève des équipages, qui continuait de sévir et menaçait le bon fonctionnement des chaînes d'approvisionnement mondiales. Il a aussi insisté sur la nécessité d'appliquer la Convention de 2006 du travail maritime telle que modifiée et décrit certains faits nouvellement survenus sur le plan réglementaire, principalement à l'Organisation internationale du Travail. La Convention était, au niveau international, le principal instrument destiné à protéger les conditions de travail et de vie des gens de mer. L'intervenant a souligné qu'il fallait sensibiliser les pouvoirs publics à la situation difficile des gens de mer et à l'importance de leur rôle dans le commerce mondial. Il a fait savoir que l'Organisation internationale du Travail, la CNUCED et d'autres entités des Nations Unies collaboraient à la recherche de solutions aux problèmes des gens de mer.

35. La deuxième intervenante a fait un exposé sur les travaux menés par le Conseil maritime international et de la mer Baltique pour uniformiser les clauses relatives à la répartition des risques dans ses contrats commerciaux, les plus utilisés dans le secteur maritime. L'uniformisation de ces clauses et l'établissement de contrats équilibrés, en concertation avec toutes les parties prenantes, permettaient d'éviter de coûteux litiges et facilitaient le bon déroulement des opérations de transport et des activités commerciales. En réponse à la pandémie de COVID-19, le Conseil maritime international et de la mer Baltique avait élaboré une clause sur la relève des équipages (contrats d'affrètement à temps) en 2020, une clause sur les cas de force majeure en 2022 et une clause sur les maladies infectieuses ou contagieuses (contrats d'affrètement à temps) en 2022 également.

36. Une autre intervenante a donné le point de vue d'un acteur du secteur privé, Mediterranean Shipping Company, sur l'application de normes destinées à protéger les droits humains des gens de mer, notamment par l'inclusion de clauses types dans les contrats négociés individuellement avec de grands clients. La protection des gens de mer était une priorité soulignée dans le code de conduite de l'entreprise, qui définissait des normes de conduite responsable, lesquelles étaient centrées sur les droits des gens de mer. L'approche suivie était conforme aux prescriptions légales et aux réglementations en vigueur dans les États du pavillon, aux normes, directives et recommandations internationales de l'ONU, ainsi

qu'à la Convention de 2006 du travail maritime telle que modifiée. L'intervenante a souligné qu'il fallait établir des directives officielles, promouvoir la collaboration et mettre davantage l'accent sur l'élaboration de clauses types relatives aux droits des gens de mer.

37. Un autre intervenant a abordé les questions de l'adaptation aux changements climatiques, du renforcement de la résilience et de la réduction des risques de catastrophe dans les ports. Il a décrit les points saillants de la stratégie et du plan d'action de l'Organisation des États des Caraïbes orientales en faveur de l'adaptation aux changements climatiques, qui avaient été adoptés en 2021. Il a énuméré les principales lacunes et difficultés auxquelles la région devait remédier. Il a présenté un certain nombre de solutions porteuses de changements et proposé notamment de faire fond sur les travaux menés précédemment par la CNUCED (travaux de recherche sur les petits États insulaires en développement et évaluations multirisques de leur situation, par exemple), l'objectif étant de trouver des moyens techniques et stratégiques d'accroître la résilience de tous les ports des pays de l'Organisation des États des Caraïbes orientales selon une approche en réseau. Il a ajouté que les ports avaient une très grande importance socioéconomique dans les petits États insulaires en développement et que, pour accroître la résilience de leurs ports, mener des travaux de recherche dans ce domaine et renforcer leurs capacités, ces pays avaient besoin de financements suffisants, accordés à des conditions abordables.

38. Un autre intervenant a présenté les nouvelles orientations techniques pour la prise en compte des enjeux climatiques dans les projets d'infrastructure pour la période 2021-2027, que la Commission européenne avait adoptées pour faciliter l'application de certaines dispositions législatives, comme celles de l'article 5 du Règlement (UE) 2021/1119 (« loi européenne sur le climat »), ainsi que la prise de décisions d'investissement. Il a décrit divers éléments de la procédure de prise en compte des enjeux climatiques aux fins du renforcement de la résilience et des mesures d'adaptation, soulignant l'importance critique, sur les plans économique et social, de la résilience des infrastructures de transport.

39. Le dernier intervenant a présenté les nouvelles orientations techniques que l'Association mondiale pour les infrastructures de transport maritimes et fluviales avait établies afin d'éclairer la prise de décisions relatives à l'adaptation des ports dans un contexte d'incertitude. L'objectif était d'aider les acteurs de projets portuaires (maîtres d'ouvrage, concepteurs et bailleurs de fonds) à atténuer les risques posés par les changements climatiques en analysant des scénarios climatiques, en réduisant leur dépendance à l'égard de données anciennes, en envisageant des scénarios peu probables, mais plausibles, dans le cas d'investissements majeurs à long terme, en se préparant à des défaillances en chaîne, en utilisant des outils de suivi pour éclairer la prise de décisions (gestion évolutive), en adoptant des solutions souples et adaptables, et en appliquant des méthodes d'évaluation propices au repérage et à la prise en compte des facteurs d'incertitude.

L'horizon de la Barbade

40. À la dernière séance de la session, un représentant du secrétariat de la CNUCED a communiqué aux participants des informations concernant le forum sur les chaînes d'approvisionnement mondiales, qui se tiendrait à la Barbade en 2023, et a rappelé que, pendant la session, les participants avaient été invités à faire part de leurs observations sur cette manifestation.

41. Plusieurs délégations se sont félicitées des activités de renforcement des capacités que la CNUCED menait dans le domaine de la facilitation du commerce. Elles ont souligné l'utilité de différents outils du programme d'aide aux comités nationaux de la facilitation des échanges et évoqué l'élaboration de projets de partenariat public-privé dont le but était de mobiliser des fonds en faveur du développement des infrastructures de transport.

42. Une autre délégation a déclaré voir dans le forum sur les chaînes d'approvisionnement mondiales une occasion de continuer d'analyser les obstacles au développement des chaînes d'approvisionnement dans les pays en développement.

43. Plusieurs délégations ont fait part des préoccupations que leur inspirait le creusement de l'écart entre les besoins des pays en développement et le soutien des donateurs. Elles ont déclaré qu'il fallait renforcer la capacité de ces pays à mettre en œuvre des réformes axées sur la facilitation du commerce, notamment en leur apportant un appui technologique, et ont

appelé l'attention sur les besoins croissants de financement d'infrastructures destinées à faciliter le commerce.

44. Plusieurs délégations ont insisté sur la nécessité pour les donateurs d'accroître leur soutien aux activités de renforcement des capacités de la CNUCED. Une délégation a fait observer que la coopération technique dans le domaine de la facilitation du commerce était particulièrement importante aux fins de l'exécution des mandats approuvés à la quinzième session de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement. Une autre a déclaré qu'il fallait rechercher activement des donateurs prêts à financer le renforcement des capacités, des infrastructures de transport et des moyens logistiques.

45. Le représentant du secrétariat de la CNUCED a fait remarquer que, contrairement à d'autres entités, la CNUCED n'était pas un donateur et comptait donc sur des partenariats et des accords bilatéraux pour obtenir les fonds nécessaires à l'exécution de ses activités de coopération technique.

46. Une délégation a suggéré, compte tenu de la multitude des crises mondiales en cours, de créer des flottes locales ou régionales, ou de consolider de telles flottes là où il en existait déjà, pour atténuer les effets de la hausse des taux de fret. Une autre a proposé de renforcer le suivi et la surveillance réglementaire des pratiques de certains opérateurs portuaires privés qui imposaient des restrictions de transit, comme c'était le cas dans plusieurs pays d'Afrique de l'Ouest et d'Afrique centrale. Une autre encore a estimé que les prestataires de services de transport devaient revoir leurs marges bénéficiaires pour éviter que la hausse des coûts logistiques se répercute sur les consommateurs.

47. De nombreuses délégations et de nombreux participants ont déclaré que la facilitation du commerce et les coûts élevés du fret étaient des préoccupations majeures pour les commerçants, en particulier dans le contexte actuel.

48. Une délégation et un participant ont suggéré d'intensifier les activités de collecte et d'analyse de données sur l'évolution des taux de fret et des frais de transit en Afrique pour que les décisions soient prises en meilleure connaissance de cause.

49. Le représentant du secrétariat de la CNUCED a pris note des préoccupations exprimées et du souhait que soient trouvés des moyens d'améliorer la mesure des taux de fret et des frais de transit.

50. Une délégation a demandé si le secrétariat de la CNUCED offrait un appui au renforcement des capacités en matière de facilitation du commerce dans le contexte de la mise en place de la Zone de libre-échange continentale africaine ou envisageait de le faire.

51. Une autre délégation a prié le secrétariat de la CNUCED d'étudier les problèmes de transport et de connectivité particuliers auxquels se heurtaient les pays enclavés.

52. De nombreuses délégations ont affirmé que, pour améliorer l'efficacité de la logistique commerciale, il fallait accroître les possibilités de financement, les investissements et la mobilisation de ressources. Le représentant du secrétariat de la CNUCED a ajouté qu'il en allait de même pour les mesures d'atténuation des changements climatiques et d'adaptation à ces changements, et qu'une vision à long terme du développement des infrastructures était cruciale.

53. Une participante a déclaré que la crise en cours était due à la fois aux perturbations des chaînes d'approvisionnement, qui avaient elles-mêmes pour causes la pandémie et les conflits, et aux changements climatiques. Elle a ajouté que, compte tenu de la croissance du commerce international, il fallait trouver rapidement des solutions de transport compatibles avec l'impératif de la protection de l'environnement et l'objectif d'une transition juste et équitable, en particulier dans les pays qui avaient actuellement des difficultés à se procurer certains produits de première nécessité. La participante et le représentant du secrétariat de la CNUCED étaient d'accord pour dire que, pour combattre les changements climatiques, il fallait briser le lien entre croissance économique et externalités négatives du transport. Un changement systématique était nécessaire à cette fin, et il aurait probablement pour effet d'accroître les coûts de transport.

54. Un autre participant a souligné l'utilité des débats d'experts sur les plans d'adaptation des ports maritimes aux changements climatiques, la décarbonisation du secteur maritime et le renforcement de la résilience des infrastructures. Ces débats permettaient de mieux comprendre et faire comprendre les enjeux qui se posaient.

II. Questions d'organisation

A. Élection du Bureau

(Point 1 de l'ordre du jour)

55. À sa séance plénière d'ouverture, le 12 juillet 2022, la Réunion d'experts pluriannuelle sur les transports, la logistique commerciale et la facilitation du commerce a élu Athaliah Lesiba Molokomme (Botswana) Présidente et Carlos Sebastian Guevara Aguirre (Équateur) Vice-Président-Rapporteur.

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

(Point 2 de l'ordre du jour)

56. À sa séance plénière d'ouverture également, la Réunion d'experts pluriannuelle a décidé d'adopter l'ordre du jour provisoire de la session, publié sous la cote TD/B/C.I/MEM.7/25. Cet ordre du jour se lisait comme suit :

1. Élection du Bureau.
2. Adoption de l'ordre du jour et organisation des travaux.
3. Transports durables et résilients et facilitation du commerce en période de pandémie et après : principaux enjeux et perspectives.
4. Adoption du rapport de la session.

C. Adoption du rapport de la session

(Point 4 de l'ordre du jour)

57. À sa séance plénière de clôture, le 14 juillet 2022, la Réunion d'experts pluriannuelle a autorisé le Vice-Président-Rapporteur à établir, sous l'autorité de la Présidente, la version finale du rapport après la session.

Annexe

Participation*

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

| | |
|---------------------------------|---|
| Algérie | Iran (République islamique d') |
| Allemagne | Jamaïque |
| Angola | Jordanie |
| Arabie saoudite | Kenya |
| Argentine | Lesotho |
| Barbade | Madagascar |
| Bolivie (État plurinational de) | Malaisie |
| Botswana | Maldives |
| Brésil | Mali |
| Burkina Faso | Maroc |
| Cambodge | Maurice |
| Cameroun | Nicaragua |
| Comores | Niger |
| Congo | Nigéria |
| Djibouti | Panama |
| Égypte | Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord |
| El Salvador | |
| Espagne | Sri Lanka |
| État de Palestine | Tchéquie |
| Éthiopie | Togo |
| Fédération de Russie | Uruguay |
| Guatemala | Vanuatu |
| Guinée | Venezuela (République bolivarienne du) |
| Guyana | |
| Haïti | Viet Nam |
| Honduras | Zambie |
| Inde | Zimbabwe |

2. Les organisations intergouvernementales ci-après étaient représentées à la session :

Commonwealth
Union européenne
Conseil international des céréales
Organisation des États des Caraïbes orientales
Organisation de la coopération islamique
Centre Sud

* La présente liste ne mentionne que les participants inscrits. La liste complète des participants est publiée sous la cote TD/B/C.I/MEM.7/INF.9.

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

Organisation internationale du Travail
Programme alimentaire mondial

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

Catégorie générale

Conseil maritime international et de la mer Baltique
Chambre de commerce internationale
International Federation of Freight Forwarders Associations
International Network for Standardization of Higher Education Degrees

Catégorie spéciale

International Chamber of Shipping
