



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

Distr. générale
14 novembre 2024
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

Onzième session

Genève, 23 et 24 octobre 2024

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

Tenue au Palais des Nations, à Genève, les 23 et 24 octobre 2024



Introduction

La onzième session de la Réunion d'experts pluriannuelle sur les transports, la logistique commerciale et la facilitation du commerce s'est tenue au Palais des Nations, à Genève, les 23 et 24 octobre 2024.

I. Résumé du Président

A. Séance plénière d'ouverture

1. La Directrice de la Division de la technologie et de la logistique de la CNUCED a ouvert la session. Des déclarations ont été faites par les représentants des États suivants : Cambodge (au nom du Groupe des 77 et de la Chine) ; Bangladesh (au nom du Groupe des États d'Asie et du Pacifique) ; République dominicaine (au nom des petits États insulaires en développement) ; Jamaïque (au nom de la Communauté des Caraïbes) ; Angola (au nom des pays les moins avancés) ; Trinité-et-Tobago.

2. Dans sa déclaration liminaire, la Directrice de la Division de la technologie et de la logistique a insisté sur l'importance que la présente session de la Réunion d'experts pluriannuelle revêtait à l'approche de la seizième session de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement. Elle a indiqué que les perturbations du commerce maritime en des points de passage stratégiques, lesquelles faisaient l'objet de l'*Étude sur les transports maritimes 2024*, pouvaient avoir de graves conséquences pour les chaînes d'approvisionnement. Les petits États insulaires en développement et les pays les moins avancés, dont l'économie dépendait beaucoup des transports maritimes, étaient lésés par la hausse des prix des biens essentiels. En outre, les problèmes posés par les changements climatiques et la rapidité du progrès technologique pouvaient conduire à la constitution d'oligopoles qui aggraveraient la situation. Il convenait de poursuivre les débats sur ces questions, notamment à l'approche de la seizième session de la Conférence, et de soutenir encore plus la CNUCED dans ses efforts visant à rendre les chaînes d'approvisionnement plus inclusives.

3. Dans sa déclaration liminaire, le Président a dit que la présente session servirait à réfléchir aux moyens de rendre les transports maritimes plus sobres en carbone et plus résilients dans un contexte de crises multiples et interconnectées. Les débats feraient fond sur les résultats obtenus à l'issue de réunions stratégiques, telles que le Forum sur les chaînes d'approvisionnement mondiales, qui s'était tenu à la Barbade en mai 2024. Les experts partageraient leurs données d'expérience et leurs bonnes pratiques et chercheraient à savoir comment rendre le secteur des transports maritimes capable de surmonter les perturbations et de se transformer pour devenir durable, en particulier dans les pays en développement, y compris les petits États insulaires en développement et les pays les moins avancés.

4. La chef de la Section des transports, du Service de la logistique commerciale, a présenté la note « Le transport maritime en période de polycrise » (TD/B/C.I/MEM.7/32). Elle a dit que le secteur des transports maritimes pouvait grandement contribuer à rendre l'économie plus résiliente et plus durable et que les problèmes que celui-ci rencontrait ou avait rencontrés, notamment en raison de la pandémie, des tensions géopolitiques et de blocages comme ce fut le cas au canal de Suez, et qui tous avaient mis les chaînes d'approvisionnement mondiales à rude épreuve, faisaient augmenter les taux de fret et compromettaient l'efficacité des activités portuaires. En outre, l'allongement des itinéraires et l'augmentation de la consommation de carburant avaient entraîné une hausse des émissions de dioxyde de carbone. L'intervenante a dit qu'il importait de veiller à la sécurité alimentaire et énergétique et que les ports avaient un rôle à jouer dans la transformation énergétique des transports maritimes.

5. Un groupe régional et quelques délégations ont dit que le secteur des transports maritimes jouait un rôle essentiel dans le commerce mondial et qu'il était vulnérable face aux crises. Ils ont fait observer que les pays en développement, en particulier les petits États insulaires en développement, les pays en développement sans littoral et les pays les moins

avancés, étaient les plus affectés par les perturbations des transports maritimes et les coûts élevés de la transition énergétique. Ils ont affirmé que des systèmes de transports maritimes ne pourraient pas être rendus résilients sans un appui financier et technique considérable, notamment par la voie de partenariats public-privé et de l'aide publique au développement. Un groupe régional a insisté sur la nécessité d'une transition juste vers une économie sobre en carbone, qui réduirait les émissions de gaz à effet de serre dues aux transports maritimes, et d'un dispositif réglementaire mondial relevant de l'Organisation maritime internationale (OMI). Il a aussi insisté sur le rôle des ports en tant que pôles d'énergie propre et sur la nécessité de soutenir les gens de mer au moyen d'activités de formation et de renforcement des capacités. Un autre groupe régional a fait observer que les coûts élevés du transport aérien et le manque d'options de transport maritime à un coût abordable entravaient le développement et l'intégration des marchés, et qu'au niveau régional, par exemple dans la Communauté des Caraïbes, l'on cherchait des moyens d'améliorer la connectivité, de renforcer le commerce et de réduire le coût des importations alimentaires.

B. Le transport maritime en période de polycrise

(Point 3 de l'ordre du jour)

6. La Réunion d'experts pluriannuelle a tenu sept séances informelles au titre de ce point de l'ordre du jour.

1. Comprendre les enjeux – Présentation de l'Étude sur les transports maritimes 2024, Points de passage maritimes stratégiques : naviguer entre les écueils

7. Le chef du Service de la logistique commerciale a présenté les conclusions de l'*Étude sur les transports maritimes 2024*, qui portait sur les enjeux et les perspectives de la logistique maritime mondiale, notamment sur les effets notables des obstacles à la circulation des marchandises aux points de passage maritime stratégiques. Dans le cas du canal de Panama, le trafic maritime a pu être rétabli grâce à une meilleure gestion de l'eau ; dans le cas du canal de Suez, le trafic est resté faible, ce qui n'a fait que perturber davantage les échanges commerciaux mondiaux. Le déroutement des navires a augmenté les coûts de transport, ce qui a entraîné une hausse des prix à la consommation, en particulier dans les petits États insulaires en développement et les pays les moins avancés. En outre, il devenait de plus en plus urgent de décarboner le secteur des transports maritimes alors que la réglementation restait mal définie ; la flotte mondiale vieillissait et il convenait de la reconstituer au moyen de navires fonctionnant avec des combustibles de substitution ; l'immatriculation frauduleuse de navires avait de sérieuses conséquences pour la sécurité maritime, la pollution et la gouvernance des océans au niveau mondial. Ont participé à la première séance informelle : la seconde secrétaire de la Mission permanente de l'Égypte, une professeur de l'Université de Bruxelles et la responsable mondiale du service juridique de l'entreprise Fyffes International.

8. La première intervenante a dit qu'il fallait décarboner le secteur des transports maritimes et a précisé que, selon les objectifs définis par l'OMI, les émissions de gaz à effet de serre devraient être réduites de 20 % d'ici à 2030 et ramenées à zéro d'ici à 2050. Elle a fait observer que l'Égypte, par la présence du canal de Suez, jouait un rôle crucial dans le commerce maritime mondial et dans sa décarbonation, et comptait être une pionnière dans la production de combustibles verts, en particulier de méthanol et d'hydrogène, conformément au projet pour un « canal vert ». Elle a dit que, malgré les tensions géopolitiques qui affectaient le trafic maritime en mer Rouge, le canal de Suez restait le point de passage le plus important et le plus efficient du commerce maritime mondial.

9. La deuxième intervenante a dit que les éditions de l'*Étude sur les transports maritimes* étaient riches d'informations pour les chercheurs. Elle a indiqué que les différents points de passage du commerce maritime mondial devaient faire l'objet d'analyses des risques distinctes, compte tenu des effets très variables que leur obstruction pouvait avoir, et que l'allongement des itinéraires rendait la réduction des émissions de carbone plus difficile, d'autant que les commandes de nouveaux navires étaient limitées. Les doutes quant à l'efficacité des combustibles de substitution freinaient les investissements infrastructurels qui s'imposaient. Il importait d'adopter des modèles d'activité durables et une législation

mondiale qui facilitent le renouvellement et la modernisation de la flotte. Il importait également de mettre en place des installations de démolition certifiées ainsi que de veiller à un partage effectif des données afin de renforcer la responsabilisation et de proposer de meilleures solutions de transport maritime. Les éditions futures de l'*Étude sur les transports maritimes* pourraient porter sur le commerce des matériaux secondaires et recyclés.

10. La troisième intervenante a dit qu'il importait que l'industrie maritime soit plus ouverte à la diversité et plus inclusive. De fait, si la population mondiale comptait à peu près autant de femmes que d'hommes, les femmes ne représentaient que 18 % de la main-d'œuvre portuaire. De plus, les femmes étaient majoritaires parmi les participants aux programmes de formation, mais seulement 2 % des gens de mer étaient des femmes. Se référant aux travaux de la Women's International Shipping and Trading Association, l'intervenante a proposé que les définitions d'emploi soient non genrées et que les campagnes de recrutement soient mieux ciblées en vue d'une meilleure représentation des femmes. En conclusion, elle a dit s'inquiéter des fraudes, de la contamination des cargaisons par des stupéfiants, des coûts de la décarbonation du transport maritime et de la répartition de la charge financière.

11. Au cours du débat qui a suivi, une délégation a dit que le Panama s'efforçait de trouver des solutions aux problèmes du canal de Panama et avait pris des mesures concrètes pour lutter contre l'immatriculation frauduleuse des navires, de façon à agir plus efficacement pour la gouvernance des océans et la durabilité des pratiques maritimes. Une autre délégation a dit qu'il fallait trouver des solutions équitables, en particulier dans les pays en développement en difficulté. Il fallait notamment classer au rang des priorités le transfert de technologies, le financement et le renforcement des capacités, selon le principe des responsabilités communes mais différenciées, l'accès à des solutions numériques abordables et la transition juste et inclusive vers un secteur des transports maritimes durable et résilient. Un représentant du secrétariat a relevé que les consommateurs et d'autres acteurs des chaînes de valeur subissaient les effets du renchérissement du transport maritime. Un expert a dit que, dans le cas des producteurs des pays en développement soumis à la concurrence de produits à plus grande valeur ajoutée, la quête de la durabilité pourrait restreindre l'accès aux marchés internationaux, car il serait difficile de concilier la poursuite des objectifs environnementaux et la viabilité économique. Un autre expert a dit que, pour soutenir les petits ports et empêcher que les grands ports soient les seuls capables d'investir dans les technologies vertes, un effort législatif et financier devait être fourni au niveau mondial.

2. Assurer l'avenir des systèmes de transport et de logistique maritimes : faire face aux perturbations et renforcer la résilience – les passages maritimes stratégiques et les réseaux de transport maritime

12. Ont participé à la deuxième séance informelle : le fondateur et directeur général de Transport Intelligence ; la responsable mondiale des services de conseil en résilience des activités de l'entreprise Maersk ; le directeur du Global Shippers Forum ; un économiste principal et analyste du transport maritime de l'Autorité du canal de Suez ; un directeur adjoint et économiste de l'Autorité du canal de Suez ; une économiste de la Section des transports du Service de la logistique commerciale.

13. Les trois premiers intervenants ont parlé de la complexité des réseaux de chaînes d'approvisionnement et de la nature interconnectée des sources de perturbation, ainsi que des restrictions commerciales inattendues. La désorganisation des chaînes logistiques avait notamment eu pour conséquences de rendre les horaires moins fiables, de déséquilibrer l'offre et la demande dans le secteur des transports maritimes, de retarder des livraisons, d'abaisser la valeur d'inventaire, de peser sur la trésorerie, en particulier des petites et moyennes entreprises, et de faire supporter des coûts supplémentaires aux chargeurs qui devaient faire la liaison avec les partenaires de la chaîne d'approvisionnement en aval. Les participants ont insisté sur l'importance d'une gestion des risques proactive et globale ; de plans de secours, tels que d'autres options d'approvisionnement et de transport ; d'une main-d'œuvre efficace ; du passage au numérique, pour un suivi des cargaisons et une prévision de la demande plus efficaces ; du bon entretien des infrastructures et des équipements de transport ; d'une collaboration plus étroite avec les fournisseurs de services logistiques et les autres partenaires des chaînes d'approvisionnement. Les participants ont aussi dit que les pouvoirs publics devaient apporter leur soutien et agir de façon coordonnée,

par exemple en maintenant la capacité de manutention portuaire ; qu'il fallait accorder aux employés du secteur de la logistique un accès prioritaire à leurs lieux de travail en cas de perturbations ; qu'il fallait alléger les taxes et les droits de douane pour soulager la trésorerie des entreprises ; qu'il fallait contribuer à la facilitation du commerce et promouvoir les investissements dans la transition numérique et les infrastructures de transport ; qu'il fallait améliorer le financement du commerce et mobiliser les investissements étrangers directs afin de créer des écosystèmes de fabrication ; qu'il fallait promouvoir la diversité de genre et le renforcement des capacités. Enfin, un expert a dit que les pays qui fixent les règles du commerce international devraient garantir des politiques justes et équitables et, éventuellement, investir dans des marchés émergents.

14. Les deux intervenants suivants ont parlé des perturbations en mer Rouge qui, entre autres effets sur le transport maritime mondial, avaient fait diminuer le nombre de passages par le canal de Suez, ce qui avait allongé la distance et la durée des liaisons maritimes et fait augmenter la consommation de combustibles et les émissions de carbone. Pour atténuer la crise, l'Autorité du canal de Suez avait mis en place des politiques de tarification flexibles, avait fourni des services d'urgence tels que des services d'entretien des navires et de gestion des déchets et était restée en contact avec les parties prenantes. Enfin, les intervenants ont indiqué que l'Autorité du canal de Suez envisageait d'élargir et d'approfondir le canal afin d'aider les chaînes d'approvisionnement mondiales à surmonter les problèmes actuels.

15. La sixième intervenante a présenté les activités de renforcement des capacités que la CNUCED proposait pour une logistique maritime résiliente, notamment un cours et des modules de formation, un guide à l'usage des ports et des outils disponibles en ligne. Elle a parlé de la stratégie de la CNUCED pour un renforcement progressif de la résilience des ports et des chaînes d'approvisionnement maritimes et insisté sur la nécessité d'une démarche proactive, qui encourage la résilience « dès la conception », c'est-à-dire la prise en considération systématique des critères de résilience et de gestion des risques dans les plans et les stratégies concernant le secteur des transports maritimes.

16. Au cours du débat qui a suivi, plusieurs délégations ont parlé des problèmes que leurs pays rencontraient dans le secteur des transports maritimes, en particulier des effets de la désorganisation des chaînes logistiques, et de l'intérêt de la transition numérique à des fins d'efficacité et de résilience. Un expert a partagé ses connaissances en matière de gouvernance proactive, notamment en matière de normalisation des protocoles de gestion des crises ; il a demandé des exemples de pratiques à suivre et a félicité la CNUCED pour ses efforts visant à renforcer les capacités du secteur mondial des transports maritimes. Un autre expert a présenté les mesures de développement durable et de protection de l'environnement que la République dominicaine avait prises dans le secteur des transports maritimes, notamment en investissant dans les énergies renouvelables. Quelques experts ont évoqué l'ambition de devenir une plateforme régionale de transport et de logistique que nourrissaient certains pays. Un expert a parlé des technologies de navigation autonome et des dispositions législatives qui les régissaient dans la Fédération de Russie, en soulignant leurs avantages potentiels, tels que la réduction des coûts. Un expert a dit que les documents d'orientation de la CNUCED étaient utiles non seulement pour les ports, mais aussi pour les autres acteurs du secteur des transports maritimes.

3. Rendre les systèmes de transport et de logistique durables et résilients et les mettre au service de la sécurité alimentaire

17. Ont participé à la troisième séance informelle : la chef de la Section des transports, du Service de la logistique commerciale ; un conseiller de la Division de l'agriculture et des produits de base de l'Organisation mondiale du commerce ; la responsable mondiale des services de conseil en résilience des activités de l'entreprise Maersk ; une administratrice exécutive de l'Organisme angolais de réglementation de la logistique et de certification du fret.

18. La première intervenante a présenté un projet mené par plusieurs divisions de la CNUCED qui visait à renforcer la sécurité alimentaire par le jeu des politiques commerciales, des transports et la logistique, à la Barbade, au Liban, au Maroc et à Trinité-et-Tobago. Ce projet était mis en œuvre conjointement avec la Commission économique pour l'Amérique

latine et les Caraïbes et en collaboration avec la Commission économique et sociale pour l'Asie occidentale.

19. Le deuxième intervenant a dit que les perturbations logistiques et économiques mondiales avaient influé sur les flux commerciaux agricoles, les prix mondiaux des denrées alimentaires et la sécurité alimentaire, et que le commerce mondial avait amorti ces effets, en particulier dans les pays tributaires des importations. Il a fait observer que les facteurs de changement climatique représentaient un risque pour la sécurité alimentaire et affirmé que le maintien des flux commerciaux mondiaux, le bon fonctionnement des marchés agricoles et alimentaires et la coopération internationale étaient essentiels pour garantir la disponibilité et la stabilité des denrées alimentaires ainsi que la transparence des marchés alimentaires.

20. La troisième intervenante a dit qu'il importait d'adopter une gestion proactive des risques pour rendre plus résilientes les chaînes d'approvisionnement alimentaire mondiales. Cela supposait notamment de recenser les principaux pays fournisseurs et les points de passage stratégiques, de prévoir les périodes de forte demande et de planifier les interventions d'urgence, par exemple de définir des itinéraires de remplacement et d'établir des stratégies à long terme de diversification des sources d'approvisionnement. Elle a insisté sur la nécessité de former des partenariats avec les fournisseurs de services logistiques pour tirer parti de leur compétences techniques.

21. La quatrième intervenante a présenté des projets d'infrastructure logistique en Angola. Elle a affirmé que ces infrastructures, notamment les plateformes logistiques et les entrepôts frigorifiques financés par des partenariats public-privé, contribuaient sensiblement à réduire les pertes après récolte et à intégrer les agriculteurs locaux dans les réseaux commerciaux mondiaux.

22. Au cours du débat qui a suivi, deux experts ont fait l'éloge du projet sur la sécurité alimentaire. Une délégation a dit que le Maroc était déterminé à poursuivre sa coopération avec la CNUCED, à créer une chaîne d'approvisionnement alimentaire résiliente et à promouvoir des partenariats, en particulier dans le cadre de la coopération Sud-Sud, en faveur du développement durable. Un expert a fait le lien entre la sécurité maritime dans le golfe de Guinée et la sécurité alimentaire. Il a dit que des études pourraient être consacrées à la concentration dans les secteurs des transports et de la logistique et à la nécessité d'une diversification, en particulier grâce à la construction navale africaine. Un représentant du secrétariat a annoncé qu'une étude des transports maritimes et de la logistique en Afrique serait disponible prochainement.

4. Décarbonation, transition énergétique et ports : L'impératif d'une décarbonation du secteur des transports maritimes et d'une transition juste et équitable vers un modèle de transports maritimes à émissions de carbone faibles ou nulles

23. Ont participé à la quatrième séance informelle : une fonctionnaire technique de la Sous-Division des mesures de protection, Division du milieu marin, OMI ; le chef du Service de la logistique commerciale ; un conseiller principal pour les politiques, chargé de la décarbonation des transports maritimes, Global Maritime Forum ; un conseiller du Centre micronésien pour le transport durable (Londres).

24. La première intervenante a parlé de la Stratégie 2023 de l'OMI concernant la réduction des émissions de gaz à effet de serre provenant des navires, notamment des objectifs de réduction que celle-ci prévoyait, de la mention qui y était faite d'une transition énergétique juste et équitable et des mesures envisageables à moyen terme qui étaient en négociation. Elle a indiqué qu'une étude approfondie de l'impact des mesures de réduction des émissions de gaz à effet de serre sur la flotte mondiale et sur les pays, en particulier les pays en développement, les petits États insulaires en développement et les pays les moins avancés, avait été réalisée en collaboration avec la CNUCED et d'autres experts.

25. Le deuxième intervenant a présenté les principales conclusions de l'étude d'impact, selon lesquelles les coûts du transport maritime pourraient augmenter et la durée des trajets pourrait être rallongée d'ici à 2050, mais les effets négatifs seraient moindres en cas d'application d'une taxe carbone. Les petits États insulaires en développement et les pays les moins avancés seraient les plus lésés. L'intervenant a ajouté qu'un retard d'investissement

dans des combustibles et des flottes sobres en carbone pourrait limiter la capacité des navires et gonfler les taux de fret.

26. Le troisième intervenant a dit combien il était compliqué de réduire à zéro les émissions de carbone produites par le secteur des transports maritimes. Actuellement, les combustibles de substitution étaient plus coûteux et n'étaient pas modulables. Pour que la transition énergétique soit juste et efficace, il fallait conjuguer collaborations, mesures de politique générale équitables et soutien aux économies vulnérables. L'intervenant a fait observer que la distribution des recettes qui seraient tirées d'un éventuel mécanisme de tarification du carbone soulevait des préoccupations. Il a dit qu'en plus de ces recettes, des mesures d'appui seraient nécessaires, par exemple sous la forme d'activités de formation et de renforcement des capacités.

27. Le quatrième intervenant a présenté la notion de transition juste et équitable, laquelle avait besoin d'être définie avec exactitude. Des pays ont proposé d'établir un cadre qui permettrait de s'assurer que la transition énergétique favorise l'équité, la justice sociale, l'inclusion technologique et l'efficacité environnementale et le respect d'un seuil de +1,5 °C. L'intervenant a indiqué que la transition énergétique coûtait cher ; qu'il était essentiel que celle-ci bénéficie d'un financement durable et d'investissements suffisants, respecte le principe d'inclusion et prévoit la formation des gens de mer ; que les recettes tirées d'un éventuel mécanisme de tarification du carbone devraient être décaissées de façon équitable, afin que personne ne soit laissé de côté.

28. Au cours du débat qui a suivi, les experts ont dit qu'une transition juste et équitable supposait des efforts de collaboration et un financement stratégique et qu'il appartenait aux pays de faire du secteur des transports maritimes un secteur prioritaire dans leurs plans nationaux s'ils voulaient disposer plus facilement de moyens de financement, notamment à des fins d'action climatique. En outre, en élaborant et en mettant en œuvre des plans d'action nationaux dans le cadre de l'OMI, les pays pouvaient bénéficier plus facilement de l'aide financière d'autres organisations. Un groupe régional a affirmé que l'équité, la justice et l'inclusion étaient des principes essentiels et que la priorité devait être donnée au renforcement des capacités, au développement des infrastructures, à l'investissement, à l'accès à un financement abordable, au transfert de technologies et à l'adaptation aux changements climatiques. Pour ce qui était de mobiliser des fonds afin que la transition énergétique ne nuise pas à la compétitivité du secteur des transports maritimes dans les pays en développement, un intervenant a proposé que les recettes tirées d'un éventuel mécanisme de tarification du carbone soient utilisées rapidement avec le soutien de l'OMI. Enfin, les experts ont dit que la transition énergétique du secteur des transports maritimes pourrait ouvrir de larges possibilités et s'accompagner de retours sur investissement importants, et que l'adjonction de ressources financières, les investissements dans la facilitation du commerce, l'adaptation aux changements climatiques et le passage au numérique étaient autant de facteurs qui pouvaient atténuer les coûts de la transition énergétique et empêcher que celle-ci n'ait des effets disproportionnés.

5. Libérer le potentiel des ports pour soutenir la transition énergétique et décarboner le transport maritime

29. Ont participé à la cinquième séance informelle : une économiste de la Section des transports, du Service de la logistique commerciale ; le directeur de la stratégie et de la communication de l'Association internationale des ports ; la directrice principale chargée du développement durable, de l'Autorité maritime et portuaire de Singapour ; le directeur chargé des énergies renouvelables et durables du cabinet Alternative Technology Consult (Accra) ; le responsable de l'optimisation des escales, de l'Autorité portuaire de Tanger Med.

30. La première intervenante a insisté sur l'importance des ports dans la transition énergétique du secteur des transports maritimes et sur les débouchés qui s'offraient aux pays dotés de sources d'énergie renouvelables. À cet égard, elle a mentionné le projet de port intelligent durable dans le cadre duquel la CNUCED travaillait avec le Ghana, Maurice et le Maroc. Elle a relevé que la collaboration et le partage de données d'expérience, notamment en ce qui concernait les problèmes techniques et les problèmes de financement, étaient déterminants.

31. Le deuxième intervenant a parlé des mesures que l'Association internationale des ports avait engagées et de sa collaboration avec l'OMI pour la promotion de la décarbonation. En 2022, dans une résolution, l'OMI avait invité ses États membres à promouvoir la coopération volontaire entre le secteur des transports maritimes et le secteur portuaire afin de contribuer à réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant des navires. Elle faisait notamment mention de la fourniture d'une alimentation électrique aux navires à terre/à quai, d'un partage des connaissances, de mesures d'incitation, de la synchronisation de l'arrivée des navires, de l'utilisation de nouveaux carburants, d'un outil d'évaluation de l'état de préparation des ports et d'un programme mondial de développement durable des ports.

32. La troisième intervenante a présenté les mesures de décarbonation du secteur des transports maritimes qui avaient été engagées à Singapour, telles que l'électrification des terminaux portuaires et le soutage de méthanol et d'ammoniac. Elle a dit combien l'Autorité maritime et portuaire de Singapour était attachée à la durabilité, aux technologies innovantes, à la formation, à la sécurité des nouveaux carburants, aux partenariats et à l'élimination des obstacles financiers pour les petites entreprises.

33. Le quatrième intervenant a présenté des projets d'électrification et de transition énergétique au Ghana, où les énergies renouvelables restaient peu exploitées. Les ports ghanéens étudiaient la possibilité de recourir à des combustibles de substitution et réfléchissaient à d'autres solutions, mais des difficultés subsistaient, notamment en raison de la nature intermittente de certaines sources d'énergie renouvelables. Avant d'être adoptées, les différentes options énergétiques de substitution devaient être évaluées d'un point de vue économique. Le projet de port intelligent durable de la CNUCED pouvait aider à lever certaines difficultés et à ouvrir des perspectives.

34. Le cinquième intervenant a expliqué que le port de Tanger Med avait pour ambition de réduire à zéro ses émissions de carbone d'ici à 2030, grâce à des projets en faveur des énergies renouvelables et sobres en carbone, à des mesures d'efficacité énergétique, à des stratégies d'arrivée juste à temps des navires, à une certification écologique et à une collaboration internationale en matière de financement et de compétences techniques. Il a présenté des analyses, notamment des forces, des faiblesses, des possibilités et des menaces (analyse « SWOT plus »), qui servaient à déterminer où en étaient les ports dans la réalisation de leurs objectifs de durabilité et de transition énergétique.

35. Au cours du débat qui a suivi, un expert a dit que, malgré les obstacles réglementaires, financiers et techniques, Sri Lanka menait divers projets en faveur des énergies renouvelables et s'employait à faire de son port principal de Colombo un port vert, grâce à des partenariats public-privé et à la coopération internationale. Un autre expert a annoncé que l'Albanie comptait rendre le port de Durrës plus vert, en mettant l'accent sur l'efficacité énergétique et les combustibles de substitution. Un expert a annoncé que le canal de Suez projetait d'effectuer sa transition énergétique d'ici à 2030. Un autre expert a insisté sur l'importance du transport de transit pour le commerce et a mis en évidence les effets des coûts de transport sur la compétitivité. Il a fait observer que les pays pétroliers peinaient à passer aux énergies vertes et a dit qu'il était important de poursuivre les discussions sur les sources d'énergie propre et sur leur viabilité économique, ainsi que sur le renforcement des capacités, le financement de l'action climatique et le transfert de technologies. Un représentant du secrétariat a rappelé que tous les modes de transport étaient importants et a précisé que, dans ses travaux, la CNUCED envisageait le transport essentiellement comme multimodal. Un groupe régional a demandé comment les mesures en faveur des énergies renouvelables qui avaient été décidées unilatéralement étaient accueillies par les ports, dont elles pouvaient entamer la compétitivité, et quels avantages présentait la certification des ports verts. Des experts ont dit qu'il était nécessaire de bien évaluer les options énergétiques de substitution avant de les adopter, d'établir leur viabilité économique et de déterminer quelles sources d'énergie seraient utilisées pour l'électrification, de manière à ne pas déplacer le problème du secteur des transports maritimes à d'autres secteurs ; ils ont précisé que la certification des ports verts améliorerait la réputation des ports et encourageait le respect des normes environnementales.

6. Le financement innovant comme vecteur de transformation du secteur

36. Ont participé la sixième séance informelle : le chef du service des tendances et des questions relatives à l'investissement, de la Division de l'investissement et des entreprises ; la chef de la Section des transports, du Service de la logistique commerciale ; le cofondateur et associé gérant de Capital 2050 ; la vice-présidente et chef adjointe chargée de la politique maritime et des affaires publiques du groupe Mediterranean Shipping Company (MSC) ; la corapporteuse du Comité économique et social européen (Bruxelles).

37. Le premier intervenant a relevé que les investissements internationaux dans les infrastructures portuaires, en particulier le financement de projets internationaux, étaient orientés à la baisse depuis plus d'une décennie et étaient actuellement en stagnation. Il a dit qu'à cet égard, il pourrait être utile d'aligner les investissements portuaires sur la croissance des énergies vertes et sur l'expansion des services d'infrastructure induite par la croissance de l'économie numérique. Le coût élevé du capital pouvait être un problème, mais la mobilisation de plusieurs groupes d'investisseurs pourrait aider à réduire les coûts de financement. En outre, il fallait que l'utilisation des instruments de financement durable et les investissements liés aux objectifs de développement durable dans les pays en développement progressent davantage en parallèle.

38. La deuxième intervenante a présenté les outils innovants de finance durable, qui servaient notamment au développement d'un secteur des transports résilient et durable. Pour que ces outils soient utilisés efficacement, il fallait pouvoir compter sur la solidité des cadres réglementaires, des normes de durabilité, des marchés de capitaux et de la collaboration entre les parties prenantes.

39. Le troisième intervenant a mis l'accent sur la question de la compétitivité, car les petits acteurs faisaient face à des coûts de décarbonation élevés. Les investissements privés et la titrisation devenaient plus populaires que les prêts bancaires traditionnels. Les crédits carbone pouvaient être des moteurs de changement, en permettant de compenser les coûts de la pollution et de lever des fonds par leur vente. À des fins d'équité, il était nécessaire que des règles et normes internationales régissent les nouveaux carburants, la tarification du carbone et la sécurité juridique des investissements à long terme.

40. La quatrième intervenante a dit que le secteur des transports maritimes était déterminé à atteindre les objectifs de décarbonation définis par l'OMI, que des normes internationales communes devraient être établies pour les carburants et qu'il convenait d'empêcher une fragmentation des définitions, à l'origine d'une plus grande incertitude. L'adoption rapide d'un cadre réglementaire mondial, la certification des combustibles, le financement vert, la transition numérique, les critères de durabilité, la promotion des ports en tant que pôles énergétiques et les mécanismes de tarification du carbone étaient autant d'éléments nécessaires pour que la décarbonation et la transition énergétique soient menées à bonne fin. L'intervenante a conclu en disant que les pays en développement pourraient mettre à profit leur potentiel de production d'énergie renouvelable.

41. La cinquième intervenante a mis en lumière les principales perspectives de financement durable dans le secteur des transports maritimes et a insisté sur l'importance des critères sociaux dans les investissements publics. Il était essentiel que la procédure de prise de décisions soit inclusive et associe les pouvoirs publics, la société civile et le secteur privé, et que le financement durable tienne compte de critères sociaux. Il importait que les investissements publics soient subordonnés au respect de critères sociaux, que tous ceux qui étaient concernés par la transition énergétique, notamment les travailleurs, aient voix au chapitre et que les droits des travailleurs soient respectés.

42. Au cours du débat qui a suivi, en réponse aux questions d'un expert au sujet des partenariats public-privé dans les pays en développement, des engagements de financement de l'action climatique pris dans le cadre de l'Accord de Paris et de la mise à l'essai de nouveaux carburants verts dans les pays en développement, un représentant du secrétariat a présenté des exemples de partenariats public-privé dans le secteur portuaire, en précisant que leurs bons résultats dépendaient beaucoup d'un partage clairement établi des responsabilités entre les entités publiques et les entités privées. Quelques participants ont fait observer que les engagements de financement de l'action climatique n'avaient toujours pas été honorés, en raison de priorités politiques concurrentes et de changements de gouvernement, et ont dit

qu'il importait de s'employer à remédier à cette situation, par l'exercice de pressions ou des appels à la mobilisation, dans le cadre d'instances telle que l'OMI. En ce qui concernait la mise à l'essai des carburants, les participants ont partagé leurs craintes quant au retour sur investissement dans les pays en développement et insisté sur l'importance de la sécurité des carburants. La normalisation des carburants supposait de mener des recherches, de procéder à des essais et de recourir à la coopération avant tout investissement. En outre, pour attirer les investissements, il fallait prendre des mesures qui réduisent les risques.

7. Conclusions, idées maîtresses, recommandations et domaines d'action prioritaires pour la suite des travaux : Mettre en place des systèmes de transport et de logistique durables et résilients – le rôle de la CNUCED

43. Ont participé à la septième séance informelle : la chef de la Section des politiques et de la législation ; une économiste de la Section de facilitation du commerce ; un fonctionnaire chargé de la gestion des connaissances, de la Section de la gestion et de la mise en valeur des ressources humaines ; la chef de la Section des transports. Tous les participants appartenaient au Service de la logistique commerciale.

44. La première intervenante a parlé des travaux que la CNUCED menait pour rendre les systèmes de transport et de logistique durables et résilients. Dans le Pacte de Bridgetown, les États membres étaient convenus que la CNUCED devrait contribuer davantage à l'élaboration et à l'application de dispositifs législatifs et réglementaires qui permettent de réduire les coûts des transactions commerciales. L'intervenante a présenté des projets et des domaines de travail qui avaient tiré avantage des relations de collaboration de la CNUCED et des synergies entre ses trois domaines d'action. Elle a notamment fait mention des études de l'impact de la pandémie, sur les gens de mer et sur les contrats commerciaux, et de l'organisation de formations sur la question, des études de l'impact des changements climatiques sur les ports et les infrastructures de transport côtier, de la capacité d'adaptation des petits États insulaires en développement, et des conséquences commerciales des risques climatiques.

45. La deuxième intervenante a parlé des travaux de la CNUCED visant à rendre la logistique commerciale plus résiliente et plus durable. Elle a dit que la facilitation du commerce aidait les pays à mieux se préparer et à mieux réagir aux crises et aux perturbations, comme le montrait notamment le Système automatisé de traitement des envois de secours d'urgence. En outre, elle a insisté sur l'importance de la collaboration, notamment dans le cadre des comités nationaux de facilitation des échanges, et a mentionné d'autres outils et initiatives, qui concernaient la transition numérique, les guichets uniques, l'harmonisation, les mesures de facilitation du commerce climatiquement rationnelles et l'automatisation des procédures douanières.

46. Le troisième intervenant a donné un aperçu du programme Train for Trade et des mesures en faveur de la durabilité et de la résilience des ports. Il s'agissait principalement d'activités de formation et de renforcement des capacités dans le cadre du programme de gestion portuaire, de modules de formation consacrés au commerce électronique, au commerce et aux statistiques, de publications, de mesures du rendement des ports et d'un moyen d'apprentissage innovant au service des objectifs de développement durable, le « port endeavour game ». L'intervenant a présenté les cours et activités à venir et insisté sur l'intérêt de l'adaptabilité, de la formation et de l'innovation.

47. La quatrième intervenante a mis en lumière certaines contributions essentielles de la CNUCED à la résilience et à la durabilité des systèmes de transport de fret et de logistique. Elle a notamment fait mention d'un pôle de connaissances, qui ouvrait l'accès à des statistiques sur le transport maritime, à plus de 200 profils de pays et à des indicateurs de résultat, et de programmes d'assistance technique, pour le transport durable des marchandises, des ports intelligents et durables, une logistique maritime résiliente et la gestion des couloirs de transport. Elle a aussi fait état de nouveaux travaux de recherche et d'analyse sur les transports maritimes en Afrique et d'un projet d'assistance technique pour l'exploitation de chaînes d'approvisionnement alimentaire durables et résilientes.

48. Au cours du débat qui a suivi, quatre grands thèmes ont été examinés. Pour ce qui était de comprendre les difficultés et d'assurer l'avenir des chaînes d'approvisionnement

grâce à des systèmes de transport et de logistique durables et résilients, les experts ont indiqué que les systèmes mondiaux de transport et de logistique maritimes qui faisaient le lien entre les chaînes d'approvisionnement rencontraient des problèmes complexes et interconnectés, encore aggravés par une situation instable, comme l'illustraient notamment les dernières perturbations en date en des points de passage maritime stratégiques. Dans ce contexte, il était essentiel de rendre ces systèmes plus résilients, en particulier aux points de passage stratégiques, et durables, notamment à des fins de sécurité alimentaire et énergétique. Le secteur des transports maritimes devait adopter une approche proactive de renforcement de la résilience et de gestion des risques, qui associait toutes les parties prenantes. La coopération internationale offrait un moyen d'atténuer les perturbations, sans négliger les besoins particuliers des petits États insulaires en développement, des pays en développement sans littoral et des pays les moins avancés. En ce qui concernait la décarbonation et le rôle des ports dans la transition énergétique, les experts ont dit que la question de la durabilité environnementale était de plus en plus importante dans le secteur des transports maritimes, comme le montraient les négociations au sujet de mesures de réduction à moyen terme qui étaient actuellement menées à l'OMI. Le secteur des transports maritimes produisait toujours plus de gaz à effet de serre. Il fallait donc agir rapidement et le soumettre à un processus de décarbonation et de transition énergétique au service du développement. Un cadre réglementaire bien défini qui permettrait une transition juste, grâce à la prise en considération d'aspects sociaux, à la coopération et à la planification à long terme de l'avenir des travailleurs maritimes, pourrait aider à réduire l'incertitude, stimuler les décisions d'investissement dans des carburants, des infrastructures de soutage et des flottes plus propres, et garantir qu'aucun pays, en particulier parmi les petits États insulaires en développement et les pays les moins avancés, ne soit laissé de côté. Le secteur des transports maritimes et le secteur portuaire avaient tous deux leur importance dans la transition énergétique. Dans les pays en développement, en particulier ceux qui étaient dotés de sources d'énergie renouvelable, les ports pouvaient devenir des pôles énergétiques mondiaux et, partant, ouvrir de larges perspectives économiques. À cette fin, il était essentiel de promouvoir la collaboration, l'innovation et le partage des meilleures pratiques afin d'aider les ports à jouer leur rôle de fournisseurs d'énergies de substitution, ainsi que de mener des évaluations de leur état de préparation à la transition énergétique. En ce qui concernait les facteurs qui pouvaient faciliter la transition énergétique, les experts ont mentionné le soutien financier, le renforcement des capacités, la collaboration, les partenariats et les outils numériques. Devenir plus résilient et plus durable, passer à des énergies plus propres et réduire ses émissions de carbone, tout cela avait un coût, parfois élevé, et nécessitait non seulement des investissements financiers mais aussi des moyens de renforcer ses capacités, ses compétences et ses connaissances, ce qui plaçait les pays en développement dans une situation particulièrement défavorable. C'est pourquoi il faudrait notamment chercher à mobiliser les financements nécessaires, veiller au renforcement des capacités et au transfert de connaissances, permettre le partage de technologies et faciliter la collaboration et la diffusion de données d'expérience et de bonnes pratiques. Les financements et les investissements dans les secteurs des transports et de la logistique devaient être alloués en priorité aux projets qui favorisaient la résilience, la durabilité et l'inclusion. Un meilleur accès au financement de l'action climatique, la facilitation du commerce, les partenariats public-privé, la transition numérique et la coopération internationale étaient autant d'éléments qui aidaient les pays à progresser sur la voie de la résilience et de la durabilité. En outre, il importait que, dans leurs stratégies de développement, les pays prévoient des mesures d'appui au secteur maritime afin de mieux se conformer aux mécanismes de financement de l'action climatique, fassent un meilleur usage des instruments de financement innovants, tels que les obligations vertes et les obligations bleues, de manière à compléter les instruments de financement durable disponibles et à combler le manque d'investissements infrastructurels dans les pays en développement, en particulier dans les secteurs portuaire et logistique, et veillent à rééquilibrer les risques dans les partenariats public-privé pour une mise en œuvre réussie. Conjuguées, ces mesures devraient permettre d'aligner les dispositifs de financement sur les objectifs de résilience et de durabilité. En ce qui concernait le rôle de la CNUCED, des experts ont rappelé que la CNUCED avait été l'une des premières à comprendre l'importance des transports et de la logistique dans le commerce mondial et dans la mise en relation des chaînes d'approvisionnement mondiales ; par ses travaux, elle contribuait à faire de la connexion entre les secteurs des transports et de la logistique et les

chaînes d’approvisionnement une vérité établie et à prendre en considération et aidait les pays en développement à mettre en place des chaînes d’approvisionnement durables et résilientes. Alors que les difficultés et les enjeux se multipliaient, il était d’autant plus essentiel d’intensifier les travaux concernant les transports, la facilitation du commerce et la logistique, ce qui supposait notamment de leur consacrer plus de ressources. L’appui que la CNUCED apportait aux États restait déterminant, car le contexte dans lequel évoluaient les acteurs du secteur des transports, du secteur de la logistique et des chaînes d’approvisionnement était par nature très changeant et les pays économiquement vulnérables, en particulier les petits États insulaires en développement, les pays en développement sans littoral et les pays les moins avancés, peinaient à intégrer les réseaux mondiaux du commerce et des transports et devaient supporter des coûts de transport excessivement élevés. Par ses travaux de recherche empirique, ses données, ses recommandations et ses activités de renforcement des capacités et d’assistance technique adaptées, la CNUCED continuerait d’aider les pays, en particulier les petits États insulaires en développement, les pays en développement sans littoral et les pays les moins avancés, en leur apportant les idées, les connaissances, les bonnes pratiques, les outils et les stratégies qui leur permettraient de gagner en efficacité et en productivité, de faire face aux perturbations, de devenir moins vulnérables et de passer à des systèmes de transport et de logistique plus verts, plus durables et plus résilients. Cette aide était rendue d’autant plus nécessaire par des problèmes mondiaux interconnectés ou polycrises et s’inscrivait dans le droit fil des conclusions du Forum sur les chaînes d’approvisionnement mondiales. L’approche globale adoptée par la CNUCED et l’adhésion à celle-ci étaient essentielles et devaient être renforcées, afin que tous les pays puissent contribuer équitablement à rendre le secteur des transports maritimes durable et résilient et bénéficier d’une croissance inclusive et axée sur le développement.

49. Le Président est revenu sur les principales questions examinées et a mis en évidence leur lien avec les conclusions du Forum sur les chaînes d’approvisionnement mondiales. Les débats avaient montré qu’une approche intégrée et directe s’imposait pour construire des chaînes d’approvisionnement résilientes et durables, soutenues par des réseaux de transport et de logistique efficaces, fiables et sobres en carbone. Ils avaient aussi montré combien la collaboration et le soutien de la communauté internationale, y compris des pouvoirs publics, des industriels, des financiers et de toutes les parties prenantes concernées, étaient importants lorsqu’il s’agissait de rendre les systèmes de transport de marchandises durables et résilients, en particulier dans le domaine maritime. En conclusion, le Président a dit qu’il fallait préparer les secteurs des transports et de la logistique au commerce et aux chaînes d’approvisionnement mondiales de demain.

II. Questions d’organisation

A. Élection du Bureau

(Point 1 de l’ordre du jour)

50. À sa séance plénière d’ouverture, le 23 octobre 2024, la Réunion d’experts pluriannuelle a élu Sumbue Antas (Vanuatu) Président et Soha Mohamed Tharwat Abdelaziz Mansour (Égypte) Vice-Présidente-Rapporteuse.

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

(Point 2 de l’ordre du jour)

51. Également à sa séance plénière d’ouverture, 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.7/31. Cet ordre du jour se lisait comme suit :

1. Élection du Bureau.
2. Adoption de l’ordre du jour et organisation des travaux.
3. Le transport maritime en période de polycrise.

4. Adoption du rapport de la session.

C. Adoption du rapport de la session

(Point 4 de l'ordre du jour)

52. À sa séance plénière de clôture, le 24 octobre 2024, la Réunion d'experts pluriannuelle a autorisé la Vice-Présidente-Rapporteuse à établir, sous l'autorité du Président, la version finale du rapport après la session.

Annexe

Participation*

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

| | |
|----------------------|--|
| Albanie | Jamaïque |
| Angola | Liban |
| Bangladesh | Madagascar |
| Barbade | Maroc |
| Brésil | Pakistan |
| Burkina Faso | Pérou |
| Chine | Philippines |
| Colombie | République dominicaine |
| Comores | Samoa |
| Congo | Singapour |
| Égypte | Sri Lanka |
| Émirats arabes unis | Togo |
| Espagne | Trinité-et-Tobago |
| Éthiopie | Türkiye |
| Fédération de Russie | Vanuatu |
| Gambie | Venezuela (République bolivarienne du) |
| Guyana | Yémen |
| Honduras | Zimbabwe |
| Iraq | |

2. Les organisations intergouvernementales ci-après étaient représentées à la session :
 - Comité intergouvernemental permanent de la navigation
 - Union européenne

3. Les institutions spécialisées et organisations apparentées ci-après étaient représentées à la session :
 - Groupe de la Banque mondiale
 - Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture
 - Organisation des Nations Unies pour le développement industriel
 - Organisation maritime internationale
 - Organisation mondiale du commerce
 - Union postale universelle

4. Les organisations non gouvernementales ci-après étaient représentées à la session :
 - Catégorie générale*
 - Chambre de commerce internationale
 - International Network for Standardization of Higher Education Degrees
 - Organisation camerounaise de promotion de la coopération économique internationale
 - Village Suisse ONG
 - Catégorie spéciale*
 - Association internationale des ports
 - International Federation of Freight Forwarders Associations
 - Women's International Shipping and Trading Association

* La présente liste ne mentionne que les participants inscrits. La liste complète des participants porte la cote TD/B/C.I/MEM.7/INF.11.