



Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement

Distr. générale
2 février 2026
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
Douzième session
Genève, 13 et 14 avril 2026
Point 2 de l'ordre du jour provisoire
Adoption de l'ordre du jour et organisation des travaux

Ordre du jour provisoire annoté

I. Ordre du jour provisoire

1. Élection du Bureau.
2. Adoption de l'ordre du jour et organisation des travaux.
3. Transport maritime mondial : maintenir le cap dans des eaux tumultueuses.
4. Adoption du rapport de la session.

II. Annotations

Point 1 Élection du Bureau

1. Les experts sont invités à élire un président/une présidente et un vice-président-rapporteur/une vice-présidente-rapporteuse.

Point 2 Adoption de l'ordre du jour et organisation des travaux

2. L'ordre du jour provisoire de la douzième session de la Réunion d'experts pluriannuelle figure à la section I ci-dessus.
3. Le thème de la douzième session de la Réunion d'experts pluriannuelle a été approuvé par le Conseil du commerce et du développement le 15 décembre 2025, à l'issue d'une procédure d'approbation tacite¹. Les experts disposeront de deux jours, les 13 et 14 avril 2026, pour mener à bien leurs travaux. Un calendrier provisoire des séances figure dans l'annexe du présent document. Un programme détaillé sera disponible une semaine au plus tard avant le début de la session.

¹ Voir aussi TD/B/EX(78)/2.



Documentation

TD/B/C.I/MEM.7/34

Ordre du jour provisoire annoté

Point 3**Transport maritime mondial : maintenir le cap dans des eaux tumultueuses**

4. Depuis quelques années, le transport maritime et le fonctionnement des chaînes d'approvisionnement mondiales sont perturbés de plus en plus fréquemment et de plus en plus sérieusement, au point que les routes maritimes du commerce mondial sont en passe d'être redéfinies. Les perturbations se propagent et influent sur le trafic commercial aux points de passage stratégiques que sont notamment la mer Rouge, le canal de Suez et la mer Noire. Elles sont surtout dues à des tensions géopolitiques, mais peuvent aussi être imputables à des facteurs climatiques, comme les sécheresses et la baisse du niveau des eaux. Dans le canal de Panama, dont l'activité est – pour l'heure – revenue à la normale, ce sont des facteurs climatiques qui ont freiné le trafic maritime. Au détroit d'Ormuz, axe stratégique du commerce énergétique mondial, c'est la montée des tensions géopolitiques dans la région au milieu de l'année 2025 qui a rendu le commerce maritime plus risqué. Depuis le début de l'année 2025, le transport maritime subit les soubresauts de la politique commerciale internationale. L'incertitude et l'instabilité dominant, la structure des échanges commerciaux est modifiée en profondeur et les réseaux de transport maritime sont en pleine reconfiguration, tandis que les navires sont réacheminés et que le trafic commercial est détourné. Du fait de l'allongement des trajets et de l'augmentation des événements perturbateurs, il est de plus en plus courant que les prix du fret soient élevés et fluctuants. Du fait du réacheminement des navires, les ports sont soumis à rude épreuve. Les navires restent à quai plus longtemps, ce qui provoque des encombrements. Les pays en développement, en particulier les petits États insulaires en développement, les pays les moins avancés et les pays en développement sans littoral, sont souvent les plus lésés par ces coûts de transport durablement élevés.

5. Au-delà de ces problèmes immédiats, le secteur du transport maritime entame une transformation en profondeur. Il doit réduire à zéro ses émissions de carbone, se doter de systèmes numériques et adopter de nouveaux itinéraires commerciaux. Toutes ces transitions soulèvent des difficultés, mais elles ouvrent aussi des possibilités. Pour que ces difficultés soient vaincues et que ces possibilités se concrétisent, les transitions doivent être menées avec prudence et de manière à être justes et équitables. Les perturbations du transport maritime et des échanges commerciaux, qu'elles soient causées par des chocs soudains ou par des changements structurels engagés de longue date, maintiennent une situation de grande instabilité. Des mesures doivent être prises afin de contrôler et d'atténuer les augmentations des coûts, d'accroître le rendement des ports, de faciliter encore le commerce, de généraliser le respect des principes de durabilité et de résilience, de gérer les risques climatiques, de mettre en œuvre des mesures d'adaptation, de renforcer les partenariats public-privé, de rendre les politiques commerciales plus stables et plus prévisibles, et de mener à bien les transitions de façon maîtrisée et inclusive.

6. Au vu des considérations et des priorités dans les domaines du transport, de la logistique commerciale et de la facilitation du commerce qui sont énoncées dans le Consensus de Genève (TD/561/Add.2), et sur la base de l'*Étude sur les transports maritimes 2025*, les experts examineront les principaux facteurs qui influent sur le transport maritime mondial et sur le commerce international, et s'attacheront à déterminer les enjeux et les perspectives pour le secteur du transport maritime et ses parties prenantes, et pour les décideurs. Il est attendu que leurs débats alimentent le programme de travail de la CNUCED, notamment le deuxième Forum sur les chaînes d'approvisionnement mondiales, qui sera organisé en collaboration avec l'Autorité portuaire saoudienne à la fin de l'année 2026, et aident à établir quelles questions doivent être traitées en priorité et quelles mesures doivent être prises pour renforcer la collaboration visant à faciliter le commerce et à rendre le secteur des transports durable, résilient et inclusif, alors que s'ouvre la Décennie des Nations Unies

pour les transports durables 2026-2035. Une attention particulière devra être accordée aux questions intéressant les pays en développement.

Documentation

TD/B/C.I/MEM.7/35

Transport maritime mondial : maintenir le cap dans des eaux tumultueuses

Point 4

Adoption du rapport de la session

7. Le rapport de la Réunion d'experts pluriannuelle sera soumis à la Commission du commerce et du développement à sa prochaine session. Les experts voudront sans doute autoriser le Vice-Président-Rapporteur/la Vice-Présidente-Rapporteuse à établir, sous l'autorité du Président/de la Présidente, la version finale du rapport après la clôture de la session.

Contribution des experts

Les experts sont invités à présenter des communications succinctes (de 10 pages maximum), à titre de contribution aux travaux de la réunion.

Ces communications devront être soumises au secrétariat de la CNUCED avant la session et seront distribuées aux autres participants sous la forme et dans la langue dans lesquelles elles auront été reçues.

Les experts sont priés de soumettre leurs communications au secrétariat dès que possible, en les adressant au Service de la logistique commerciale, Division de la technologie et de la logistique de la CNUCED, Palais des Nations, CH-1211 Genève 10 ; courriel : wendy.juan@unctad.org.

Annexe

Calendrier provisoire des séances

	<i>Lundi 13 avril 2026</i>	<i>Mardi 14 avril 2026</i>
10 heures-13 heures	Séance plénière d'ouverture Déclarations liminaires Point 1 Élection du Bureau Point 2 Adoption de l'ordre du jour et organisation des travaux Point 3 Transport maritime mondial : maintenir le cap dans des eaux tumultueuses Séances informelles Point 3 Transport maritime mondial : maintenir le cap dans des eaux tumultueuses (<i>suite</i>)	Séances informelles Point 3 Transport maritime mondial : maintenir le cap dans des eaux tumultueuses (<i>suite</i>)
15 heures-18 heures	Séances informelles Point 3 Transport maritime mondial : maintenir le cap dans des eaux tumultueuses (<i>suite</i>)	Séances informelles Examen des résultats de la session Séance plénière de clôture Point 4 Adoption du rapport de la session