



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 3 de l'ordre du jour provisoire

Transport maritime mondial : maintenir le cap dans des eaux tumultueuses

Note du secrétariat de la CNUCED

Résumé

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 Noire, la mer Rouge et le canal de Suez. 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 revenue à la normale, ce sont des facteurs climatiques qui ont freiné le trafic maritime. Au détroit d'Ormouz, axe stratégique du commerce énergétique mondial, ce sont les tensions géopolitiques dans la région au milieu de l'année 2025 qui ont 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 augmentent, la structure des échanges commerciaux est modifiée 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 pays en développement sans littoral, les pays les moins avancés et les petits États insulaires en développement, sont souvent les plus lésés par ces coûts de transport durablement élevés.

Au-delà de ces problèmes immédiats, le secteur du transport maritime entame une transformation à plus long terme. 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 si l'on veut contrôler et atténuer les augmentations des coûts, rendre les opérations portuaires plus efficaces, faciliter encore le commerce, généraliser le respect des principes de durabilité et de résilience, gérer les risques climatiques, mettre en œuvre des mesures d'adaptation, renforcer les partenariats public-privé, rendre les politiques commerciales plus stables et plus prévisibles et mener à bien les transitions de façon maîtrisée et inclusive.

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, et sur la base de l'*Étude sur les transports maritimes 2025*, les experts présents à la douzième session 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.

I. Introduction

1. Les perturbations qui touchent les chaînes d'approvisionnement mondiales deviennent plus fréquentes et plus complexes, les chocs ayant tendance à se conjuguer et à se renforcer mutuellement, au point de provoquer une instabilité sans précédent. Le transport maritime, qui représente plus de 80 % du volume des échanges mondiaux de marchandises et constitue l'ossature de ces chaînes d'approvisionnement, a été particulièrement touché. Depuis 2020, le secteur, les ports et les liaisons avec l'arrière-pays doivent composer avec des perturbations concomitantes, liées à la pandémie de maladie à coronavirus (COVID-19) et à ses répercussions, aux tensions géopolitiques et aux contraintes climatiques. Les récentes perturbations touchant les points de passage maritime stratégiques que sont la mer Rouge et le canal de Suez, les risques de sécurité en mer Noire et les restrictions de tirant d'eau imposées par un épisode de sécheresse dans le canal de Panama ont eu pour effet de modifier les itinéraires et les programmes de navigation. Depuis 2025, les changements intervenus dans la politique commerciale ont ajouté une part d'incertitude réglementaire et rendu les opérations plus complexes. Ces pressions se répercutent sur l'ensemble des chaînes d'approvisionnement, touchant souvent davantage les pays en développement sans littoral, les pays les moins avancés et les petits États insulaires en développement, qui pâtissent de capacités limitées, d'une connectivité insuffisante, de déficits d'infrastructure et de coûts de transport plus élevés.

2. 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, et sur la base de l'*Étude sur les transports maritimes 2025*¹, les experts présents à la douzième session 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. La session sera l'occasion de mettre en commun des données d'expérience, des bonnes pratiques et des recommandations. Une attention particulière devra être accordée aux pays en développement, aux pays en développement sans littoral, aux pays les moins avancés et aux petits États insulaires en développement.

3. Il est attendu que les 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 2026-2035². Une attention particulière devra être accordée aux questions intéressant les pays en développement.

4. Pour faciliter les débats, le secrétariat de la CNUCED a établi la présente note : dans la partie II, il met en évidence les principales évolutions et tendances qui façonnent le secteur du transport maritime et de la logistique et propose des domaines d'action prioritaires ; dans la partie III, il donne un aperçu des principaux éléments du cadre politique mondial et propose une orientation stratégique destinée à favoriser une collaboration et une mobilisation collectives à même de produire des résultats concrets ; dans la partie IV, il présente une série de questions portant sur la voie à suivre.

¹ TD/561/Add.2, par. 80.35 à 80.40 et 80.43 ; CNUCED, 2025, *Review of Maritime Transport 2025: Staying the Course in Turbulent Waters* (publication des Nations Unies, numéro de vente E.25.II.D.36, Genève).

² A/RES/80/132.

II. Principales évolutions présentées dans *l'Étude sur les transports maritimes 2025*³

5. Le transport maritime doit composer avec un environnement de plus en plus complexe, marqué par l'instabilité géopolitique et l'évolution incertaine du cadre mondial des échanges.

6. Dans un contexte marqué par des bouleversements géopolitiques et des politiques commerciales en mutation, le transport maritime est soumis à des conditions volatiles et imprévisibles. La navigation en mer Rouge et en mer Noire demeure entravée par l'aggravation des tensions géopolitiques, tandis que des perturbations ont menacé ces derniers mois le détroit d'Ormouz, artère vitale du commerce mondial de pétrole. L'évolution rapide des politiques commerciales, notamment l'instauration de nouveaux droits de douane qui frappent les économies du monde entier, perturbe les chaînes d'approvisionnement mondiales, les axes maritimes et les réseaux d'escales et complique la planification stratégique.

7. L'instabilité accrue se reflète sur les marchés du fret, sur les flux et les caractéristiques du commerce maritime et sur les coûts du transport, et pèse particulièrement sur les pays en développement, notamment les pays les moins avancés et les petits États insulaires en développement. À cela s'ajoutent l'évolution des cadres réglementaires et les avancées technologiques, qui ouvrent des perspectives à l'ensemble des acteurs et des secteurs du transport maritime, mais sont aussi source de difficultés nouvelles.

8. À titre d'exemple d'évolutions réglementaires, on peut citer le Cadre Zéro émission nette de l'Organisation maritime internationale, qui constitue un ensemble de projets de règlements visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant du transport maritime. Approuvé en avril 2025, le Cadre devait être examiné en vue de son adoption formelle en octobre 2025. Cependant, à sa session extraordinaire d'octobre 2025, le Comité de la protection du milieu marin a décidé de reporter d'un an les discussions sur l'adoption du Cadre Zéro émission nette⁴. On peut aussi citer, s'agissant des avancées technologiques, les carburants de substitution sobres en carbone, qui sont indispensables pour que le secteur atteigne ses objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre, mais qui sont aussi assortis de risques de pollution et de blessures, dont il faudra tenir compte. En outre, au vu de la rapidité des évolutions technologiques et de la transition vers des carburants de substitution, il devient de plus en plus important de protéger efficacement les droits des gens de mer, surtout en cas de perturbation, et d'améliorer leurs compétences et leur formation. Le passage au numérique et les progrès de la technologie et de l'intelligence artificielle ouvrent certaines perspectives, promettant notamment de rendre les opérations portuaires plus efficaces et d'améliorer les dispositifs de facilitation des transports et du commerce. Il faudra cependant adopter des stratégies de cybersécurité appropriées si l'on entend réduire la vulnérabilité face aux cyberattaques et aux menaces, lesquelles pourraient bien prendre de l'ampleur.

9. Dans *l'Étude sur les transports maritimes 2025*, la CNUCED traite de ces aspects et d'autres avancées importantes dans plusieurs domaines thématiques, sur lesquels le secrétariat revient dans la présente partie.

³ La présente section est fondée sur les conclusions présentées dans le résumé établi par la CNUCED (2025), disponible à l'adresse <https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2025>. Des modifications y ont été apportées et visent à clarifier d'importantes évolutions intervenues concernant certaines mesures depuis la publication du résumé. Les informations présentées ne tiennent pas compte des évolutions postérieures à septembre 2025, mais si le statut d'une mesure a changé depuis lors, cela a été indiqué.

Note : La mention d'une entreprise ou d'un procédé breveté n'implique aucune approbation de la part de l'Organisation des Nations Unies.

⁴ Voir <https://www.imo.org/en/mediacentre/pressbriefings/pages/imo-net-zero-shipping-talks-to-resume-in-2026.aspx> (date de consultation : janvier 2026). Pour de plus amples informations, voir partie II, section E.

A. Commerce maritime international

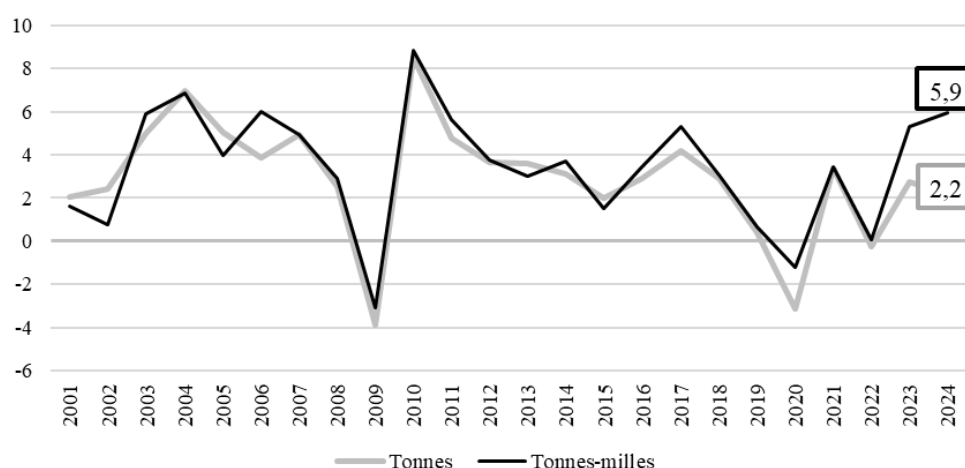
1. Le commerce maritime continue de s'adapter face aux pressions géopolitiques et structurelles

10. Le commerce maritime a progressé en 2024 (2,2 % en volume et 5,9 % en tonnes-milles), en grande partie grâce au report du trafic vers le cap de Bonne-Espérance sous l'effet des perturbations persistantes en mer Rouge (fig. 1). Cette croissance devait ralentir en 2025. Selon les projections de la CNUCED, le volume du trafic maritime devrait croître de 0,5 % et le commerce de marchandises conteneurisées de 1,4 %. Toujours selon la CNUCED, à moyen terme, entre 2026 et 2030, la croissance annuelle moyenne devrait être de 2 % pour le volume du trafic maritime contre 2,3 % pour le volume du commerce conteneurisé. La croissance mesurée en tonnes-milles devrait quant à elle rester marginale (0,3 %)⁵. Pareilles évolutions s'expliquent en grande partie par des facteurs structurels, tels que les réalignements géopolitiques, les changements de politique industrielle et la transition énergétique engagée à l'échelle mondiale.

Figure 1

Taux de croissance du commerce maritime

(Variation annuelle en pourcentage)



Source : CNUCED, 2025.

2. On observe des tendances divergentes dans différents segments du transport maritime, à savoir le commerce conteneurisé et le commerce de produits énergétiques

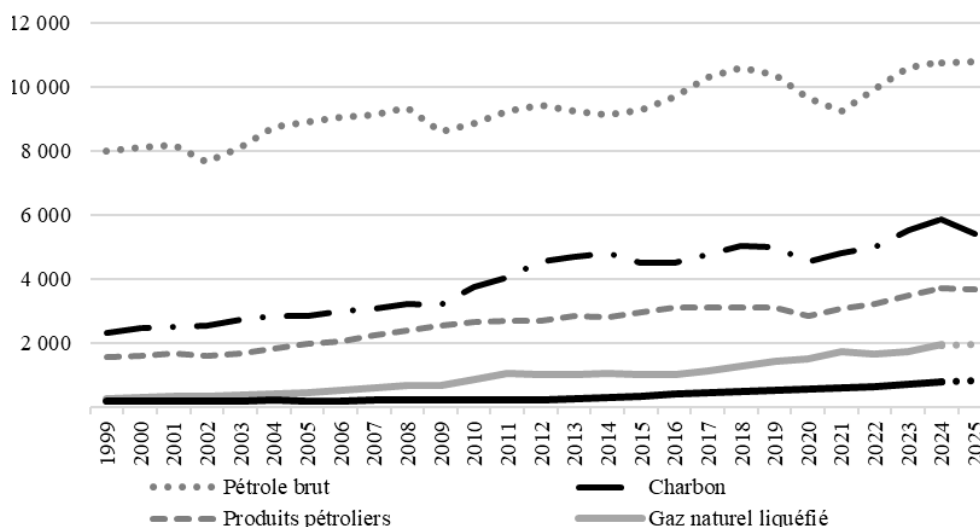
11. Le commerce conteneurisé a rebondi en 2024, porté par la reconstitution des stocks, le report du trafic dû aux perturbations en mer Rouge et la résilience des échanges Sud-Sud et Nord-Sud. Le commerce de produits énergétiques, quant à lui, évolue et des tendances divergentes se dessinent entre les différents produits de base. Les expéditions de charbon ont enregistré une hausse en 2024, favorisée par la demande asiatique, une dynamique à contre-courant de la tendance baissière due à la transition énergétique mondiale. Les volumes de pétrole sont restés globalement stables, mais le contournement de l'Afrique par le cap de Bonne-Espérance et le report du trafic vers l'Asie ont allongé les itinéraires. Le gaz, en particulier le gaz naturel liquéfié, s'est imposé comme le segment le plus dynamique, grâce à la diversification des fournisseurs et des destinations. On voit ainsi que l'évolution de la demande, les facteurs géopolitiques et les stratégies de diversification influent sur les échanges de produits énergétiques, les distances parcourues par les navires, le fret et les échanges mesurés en tonnes-milles (fig. 2). Les perspectives en 2025 étaient plutôt modérées par rapport aux années précédentes et aux prévisions initiales, car la faiblesse de la demande et l'incertitude pesant sur les politiques commerciales ont freiné la dynamique commerciale à l'échelle mondiale.

⁵ Projections du volume compte tenu de la distance effectuées par Clarksons Research.

Figure 2

Commerce maritime par produit de base énergétique

(En milliards de tonnes-milles)



Source : CNUCED, 2025.

Note : Les données concernant 2025 sont des prévisions.

3. Le commerce des minéraux critiques ouvre de nouvelles perspectives, ce qui suppose une préparation logistique et une adaptation des politiques publiques

12. Le commerce des minéraux critiques se développe rapidement. Or, puisque les échanges maritimes de nombre d'entre eux (cobalt, cuivre et lithium, par exemple) se concentrent sur quelques couloirs bilatéraux seulement, les minéraux critiques sont davantage exposés aux interruptions des chaînes d'approvisionnement. Pour réduire leurs dépendances stratégiques, les pays importateurs diversifient leurs sources d'approvisionnement et imposent des normes de traçabilité et de durabilité. Certains exportateurs issus de pays en développement instaurent des restrictions à l'exportation et prennent des mesures d'incitation en faveur d'une transformation locale pour s'élever dans les chaînes de valeur. Les échanges commerciaux maritimes s'en trouvent restructurés et les systèmes de transport et de logistique soumis à de nouvelles contraintes, comme on le voit notamment avec le cobalt et le cuivre.

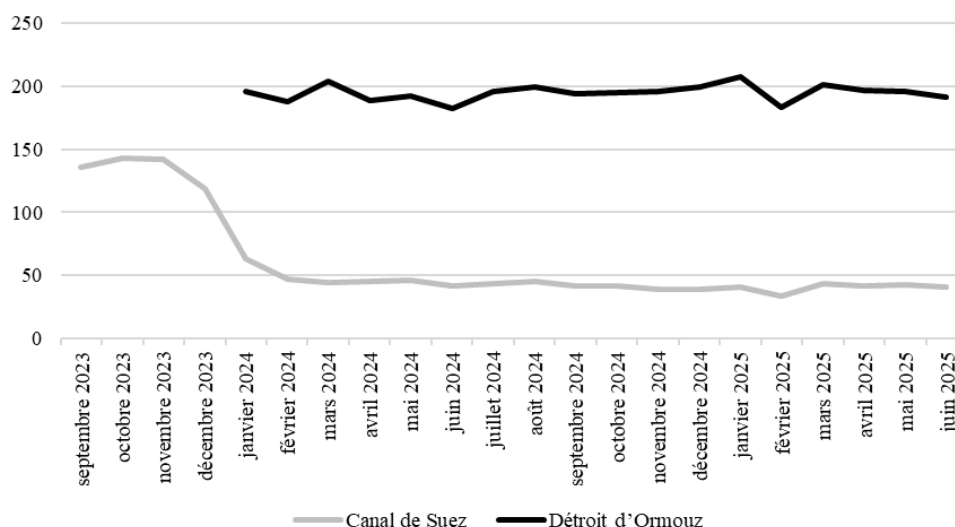
B. Flotte maritime mondiale et services connexes

1. Un horizon incertain se dessine pour le transport maritime, dans un contexte d'instabilité géopolitique et d'incertitude liée aux politiques commerciales

13. La navigation en mer Rouge reste perturbée, les navires évitant le canal de Suez. Au début du mois de mai 2025, les niveaux de tonnage en transit étaient toujours inférieurs de 70 % à la moyenne de 2023. En juin 2025, les tensions entre la République islamique d'Iran et Israël ont fait encore craindre d'éventuelles interruptions aux points de passage stratégiques, notamment dans le détroit d'Ormouz, par lequel transitent 11 % du commerce maritime et plus d'un tiers des exportations pétrolières effectuées par voie maritime. À la fin du mois, aucun changement notable n'avait été observé dans le trafic du détroit (fig. 3). Toutefois, en fonction de l'évolution de la situation, il n'est pas exclu que des perturbations surviennent, entraînant des retards ainsi qu'une hausse des frais d'expédition et des primes d'assurance.

Figure 3

Nombre de navires transitant chaque mois par le détroit d'Ormouz et le canal de Suez
(En millions de tonnes brutes)



Source : CNUCED, 2025.

14. En 2025, les nouveaux droits de douane instaurés aux États-Unis d'Amérique et ailleurs ont accru l'incertitude et la volatilité. Aux États-Unis, le Bureau du Représentant pour le commerce a annoncé des mesures telles que l'imposition de redevances portuaires à certains navires faisant relâche dans des ports du pays. Ces redevances devaient s'appliquer aux navires appartenant à la Chine ou exploités par elle ainsi qu'aux navires de construction chinoise et à d'autres transporteurs de véhicules construits à l'étranger. Toutefois, le 10 novembre 2025, la mesure a été suspendue pour une période d'un an⁶. On ne sait pas encore exactement quelles répercussions auront les droits de douane et les redevances portuaires sur les flux commerciaux maritimes et la structure des échanges, sur la demande de services de transport maritime et la capacité de la flotte ou sur la conception des réseaux de transport maritime, pas plus que sur la configuration des ports d'escale ni sur les plans de déploiement de la flotte. Ensemble, ces mesures pourraient avoir des effets contrastés et divergents selon les économies, régions et parties prenantes. Les opérations de transport maritime, les offres de services et les modalités de déploiement de la flotte pourraient devoir être adaptées en fonction de l'évolution de la situation.

2. Les transformations en cours influent sur le profil et la capacité de la flotte mondiale

15. Au 1^{er} janvier 2025, la flotte mondiale comptait 112 500 navires de commerce, pour une capacité totale de 2,44 milliards de tonnes de port en lourd. Elle a ainsi enregistré une hausse annuelle de 3,4 %, comparable à celle qui avait été observée en 2023. Cette augmentation était néanmoins inférieure à la croissance annuelle moyenne de 5,1 % des vingt dernières années, mais restait plus rapide que celle enregistrée par le commerce maritime. Des progrès, quoique marginaux, ont aussi été réalisés s'agissant du verdissement de la flotte. Ainsi, en mai 2025, 8 % du tonnage brut de la flotte en service et 53 % du tonnage en commande étaient conçus pour fonctionner avec des carburants de substitution. De surcroît, les pénuries de main-d'œuvre, les progrès technologiques et les menaces qu'ils font peser sur la sécurité viennent compliquer la donne et influent sur le profil de la flotte mondiale et sur son horizon d'évolution. Les principaux pavillons d'immatriculation et les principaux pays d'appartenance n'ont guère changé, hormis quelques évolutions dans l'ordre de classement. Au 1^{er} janvier 2025, les trois principaux pavillons d'immatriculation, à savoir le Libéria, le Panama et les Îles Marshall, constituaient ensemble 45,1 % de la capacité mondiale de transport maritime. Les trois principaux pays d'appartenance, c'est-à-dire la Grèce, la Chine et le Japon, par ordre d'importance, en représentaient plus de 40,7 %. La Grèce se classait au premier rang des pays

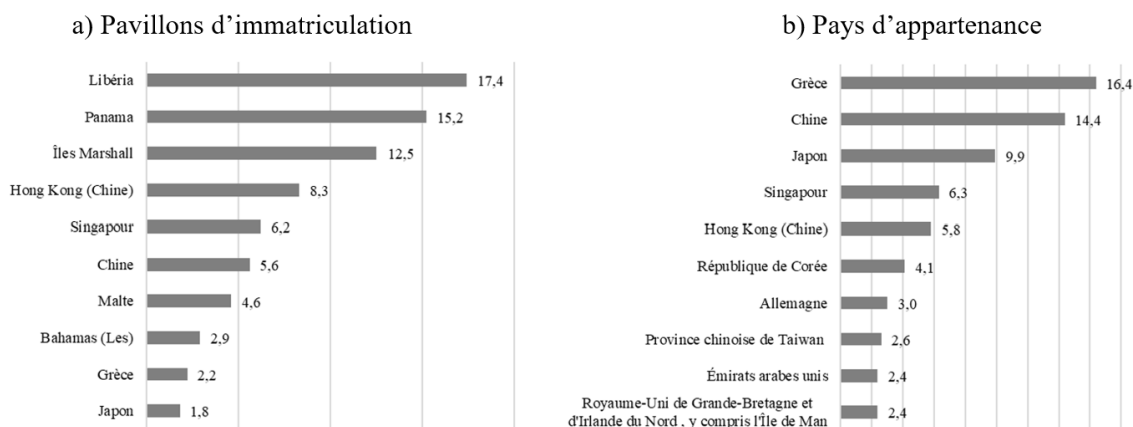
⁶ Voir https://ustr.gov/sites/default/files/files/Issue_Areas/Enforcement/Section%20301/2025-19873.pdf (date de consultation : janvier 2026).

d'appartenance, totalisant 16,4 % de la flotte mondiale (fig. 4).

Figure 4

Principaux pavillons d'immatriculation et principaux pays d'appartenance au 1^{er} janvier 2025

(En pourcentage du tonnage mondial de port en lourd)



Source : CNUCED, 2025.

C. Taux de fret et coûts du transport maritime

16. La volatilité des taux de fret s'impose désormais comme la norme, sous l'effet des tensions géopolitiques, des changements de politique commerciale et d'un équilibre offre-demande fragile. De la mi-2024 à la mi-2025, les taux de fret conteneurisé sont restés volatils et élevés. À la mi-2024, les taux de fret spot ont grimpé en flèche, approchant les sommets atteints pendant la pandémie de COVID-19. En cause : les perturbations en mer Rouge qui ont contraint les navires à passer par le cap de Bonne-Espérance et ont donc entraîné un allongement des distances et des temps de navigation ainsi qu'une hausse de la consommation de carburant et des coûts. À la fin de l'année, les taux spot étaient revenus à des niveaux raisonnables, quoique toujours nettement supérieurs à leurs niveaux avant la crise. En 2024, l'indice des taux de fret des marchandises conteneurisées au départ de Shanghai s'est établi à 2 496 points en moyenne, soit 149 % de plus qu'en 2023. À la même période, les taux d'affrètement des porte-conteneurs ont connu une hausse sur tous les segments de flotte, les opérateurs privilégiant les contrats à court terme pour conserver une certaine latitude. Au début de l'année 2025, les taux de fret conteneurisé ont fléchi temporairement en raison de l'affaiblissement de la demande saisonnière à la suite du Nouvel An chinois. Ils se sont ensuite révélés particulièrement volatils, sous l'effet de l'annonce de nouveaux droits de douane et de la montée des risques géopolitiques, notamment dans le détroit d'Ormouz. Les taux de fret du vrac sec ont bondi en 2024, une envolée qui s'explique par la demande de charbon, de céréales et d'engrais, la croissance limitée de la flotte et le fait que les navires évitent la mer Rouge. À la mi-2025, ils avaient baissé en raison du ralentissement de l'activité industrielle et de l'entrée en service de nouveaux navires. Les taux du fret pétrolier sont restés élevés quoique volatils, portés par une demande soutenue mesurée en tonnes-milles et par une offre limitée. Ils ont dans l'ensemble reculé au début de l'année 2025, mais se sont redressés en juin sous l'effet de risques opérationnels accrus dans le détroit d'Ormouz.

17. Les coûts de mise en conformité environnementale sont appelés à transformer l'économie du transport maritime. La tarification des émissions de carbone de l'Union européenne, applicable aux expéditions à destination et en provenance des ports européens, a d'ores et déjà des répercussions sur les structures des coûts de transport, le profil de la flotte mondiale et la compétitivité de ses différents segments.

D. Performances portuaires et facilitation du commerce maritime

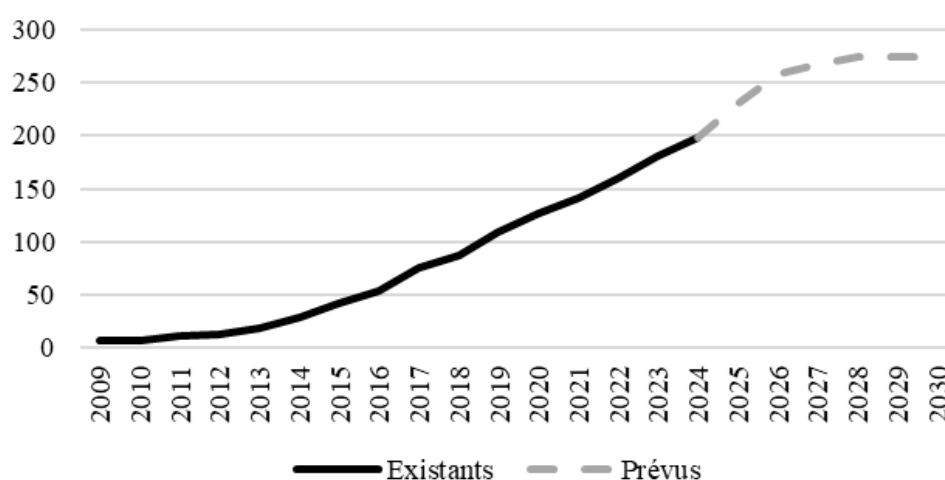
1. Les performances portuaires demeurent inégales selon les indicateurs et les segments du transport maritime ; la main-d'œuvre portuaire ne reflète pas encore une représentation équilibrée des hommes et des femmes

18. Le nombre d'escales des vraquiers secs a connu une légère hausse. Le trafic des navires-citernes et des porte-conteneurs est, lui, resté relativement stable en 2024. La disponibilité d'infrastructures dédiées au soutage de carburants de substitution constitue un élément déterminant dans le choix des ports d'escale, et devrait le demeurer à l'avenir. Ainsi, ces dernières années, le nombre de ports disposant d'infrastructures de soutage en gaz naturel liquéfié a progressé : ils étaient environ 200 en 2024, un chiffre qui devrait continuer de croître (fig. 5).

Figure 5

Ports proposant des services de soutage pour le gaz naturel liquéfié

(En nombre)

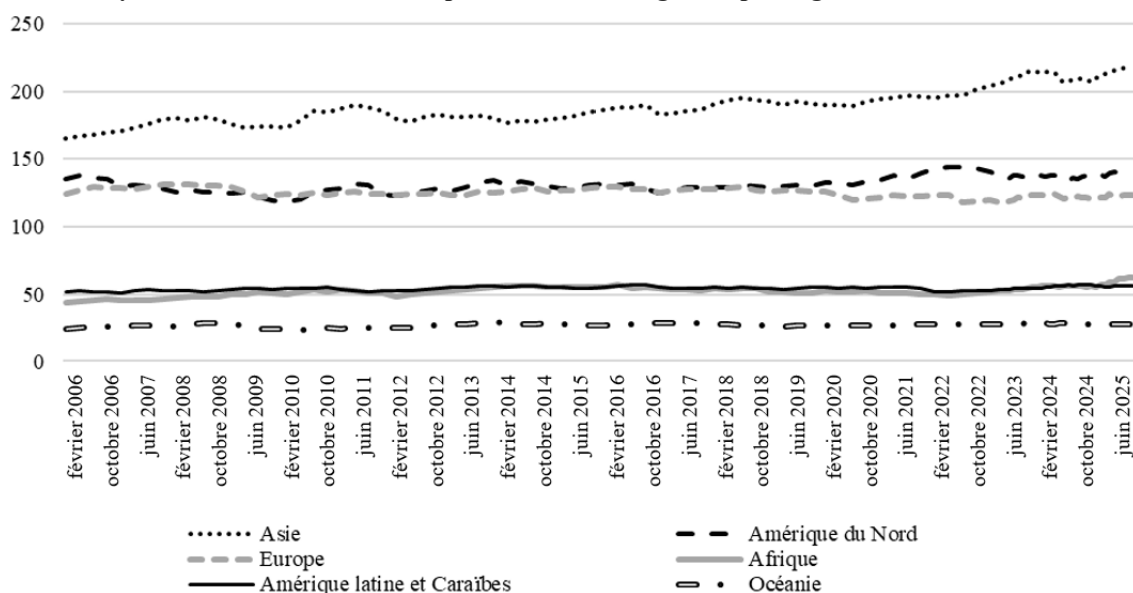


Source : CNUCED, 2025.

Note : Par « existants », on entend les ports qui sont, d'après les données disponibles, en mesure de fournir un service de soutage de gaz naturel liquéfié. Par « prévus », on entend les ports qui avaient, en mai 2025, communiqué des dates de lancement d'un tel service.

19. Selon l'indice de connectivité des transports maritimes réguliers de la CNUCED, qui permet aux pays d'évaluer leur niveau d'intégration dans les réseaux mondiaux de commerce et la connectivité du transport maritime à l'échelle mondiale, la connectivité des ports africains et asiatiques s'est améliorée (fig. 6). À la mi-2025, l'Asie se maintenait toujours à la première place en matière de connectivité. L'Afrique a quant à elle enregistré la croissance la plus rapide (10 %) entre juin 2024 et juin 2025, profitant du changement d'itinéraire des navires qui évitaient la mer Rouge.

Figure 6

Indice moyen de connectivité des transports maritimes réguliers par région

Source : CNUCED, 2025.

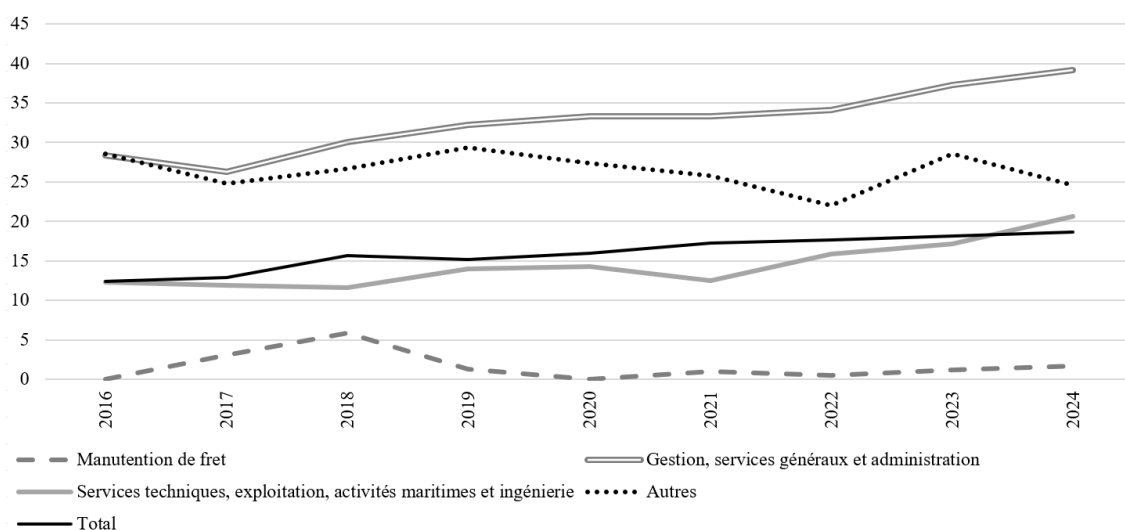
Note : La valeur 100 de l'indice correspond à la connectivité moyenne des pays en février 2023. Pour les pays dépourvus de services de lignes régulières, la valeur de l'indice est fixée à zéro, de manière à mieux refléter l'absence de connectivité. Les pays n'ayant disposé d'aucun service de lignes régulières durant toute la période considérée sont exclus du calcul des moyennes.

20. Par ailleurs, dans les ports du monde entier, on constate un engorgement et un allongement des temps d'attente des navires. Entre décembre 2023 et mars 2024, le temps d'attente moyen a augmenté, passant de 5,2 à 6,4 heures dans les économies développées et de 10,2 à 10,9 heures dans les économies en développement. D'après des données collectées auprès de 76 ports dans le but d'alimenter le tableau de bord de la performance portuaire (Port Performance Scorecard), les femmes sont mieux représentées, puisqu'elles occupent présentement près de 40 % des postes de direction. D'autres domaines restent néanmoins fortement masculins, comme c'est le cas de la manutention du fret, où les femmes comptent pour moins de 2 % des effectifs (fig. 7). Le passage au numérique et l'automatisation devraient leur ouvrir de nouvelles perspectives, surtout dans les postes à dominante technologique et moins pénibles sur le plan physique.

Figure 7

Proportion de femmes parmi les employés des ports (valeurs médianes)

(En pourcentage)



Source : CNUCED, 2025.

Note : Les données ont été résumées sans imputation des valeurs manquantes.

2. Dans un environnement opérationnel très perturbé et imprévisible, les mesures de facilitation du commerce peuvent contribuer de manière décisive à l'amélioration des performances portuaires

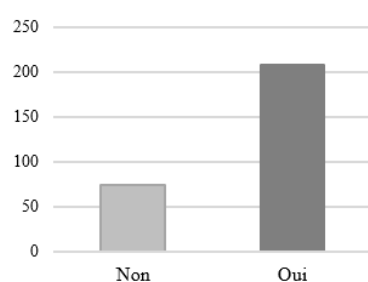
21. Les mesures de facilitation du commerce peuvent contribuer à rendre les ports plus performants en ce qu'elles favorisent notamment la transparence et le dialogue entre les acteurs du transport maritime, qu'ils soient publics ou privés. Les infrastructures numériques comme les guichets uniques maritimes, les systèmes communautaires portuaires et les guichets uniques pour le commerce facilitent la collaboration et les échanges de données. De manière générale, dans les pays dotés de pareils outils, la connectivité des transports maritimes réguliers est meilleure, tout comme la performance logistique (fig. 8).

Figure 8

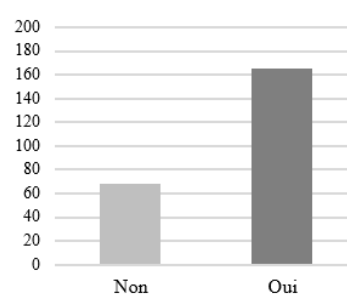
Corrélation entre connectivité et outils numériques de facilitation du commerce

(Indice moyen de connectivité des transports maritimes réguliers)

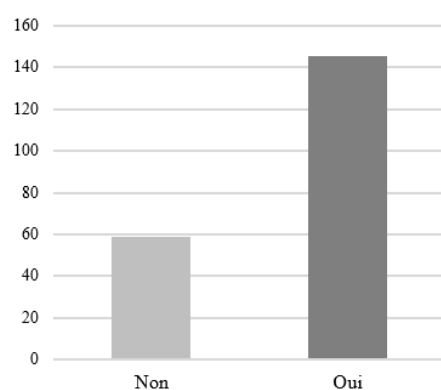
a) Déploiement complet d'un système communautaire portuaire



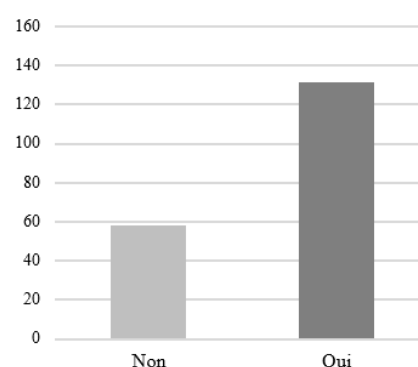
b) Déploiement complet d'un guichet unique maritime



c) Déploiement complet d'un guichet unique pour le commerce



d) Déploiement complet d'un guichet unique maritime, d'un système communautaire portuaire ou d'un guichet unique pour le commerce



Source : CNUCED, 2025.

22. La Convention visant à faciliter le trafic maritime international et l'Accord de l'Organisation mondiale du commerce sur la facilitation des échanges peuvent contribuer à la mise en œuvre de solutions numériques. Les partenariats public-privé, sous forme par exemple de comités nationaux de facilitation des échanges, que la CNUCED continue de soutenir activement, sont des mécanismes de coopération et de collaboration essentiels. Le numérique gagnant du terrain, il est essentiel de mettre en place des solutions d'atténuation des risques et des stratégies de cybersécurité solides dans le domaine des transports et de la facilitation du commerce.

E. Questions juridiques et évolutions réglementaires

1. Dans l'objectif de réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant du transport maritime, l'Organisation maritime internationale examine des projets de règlements

23. Le mois d'octobre 2025 devait marquer une étape décisive : l'Organisation maritime internationale devait examiner le projet de Cadre Zéro émission nette, approuvé en avril 2025 par le Comité de la protection du milieu marin, en vue de son adoption formelle en tant que nouveau chapitre obligatoire de l'annexe VI de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires. Cependant, à sa session extraordinaire d'octobre 2025, le Comité de la protection du milieu marin a décidé de reporter la session d'un an afin de permettre la poursuite des débats.

24. Le Cadre comprend des éléments à la fois techniques et économiques, notamment une norme mondiale pour les carburants et un mécanisme de tarification du carbone et d'échange de droits d'émission, et prévoit la création d'un Fonds Zéro émission nette permettant de collecter, de gérer et de mobiliser des recettes. Le Fonds devrait servir, entre autres, à récompenser les navires à faibles émissions et à soutenir l'innovation, la recherche, les infrastructures et les initiatives en faveur d'une transition juste dans les pays en développement. Le Fonds servira en outre à financer la formation, le transfert de technologies et le renforcement des capacités, dans l'optique d'appuyer la stratégie de réduction des émissions de gaz à effet de serre adoptée par l'Organisation maritime internationale. Les recettes collectées et susceptibles d'être mobilisées pourraient contribuer considérablement à une transition énergétique juste dans les pays en développement, en particulier les pays les moins avancés et les petits États insulaires en développement, et soutenir les investissements connexes dans les infrastructures portuaires. Les initiatives du secteur privé, notamment la mise en place de fonds verts et durables, de prêts verts et liés à la durabilité ainsi que de mécanismes de financement mixte, seront elles aussi déterminantes s'agissant de réunir les fonds nécessaires à la décarbonisation de la flotte mondiale et à l'investissement dans les infrastructures et installations de soutage.

25. Sous réserve de l'adoption formelle du Cadre Zéro émission nette, les contrats commerciaux de transport maritime devront tenir compte des obligations relatives au suivi, aux déclarations et aux aspects financiers applicables à chaque navire, conformément aux orientations détaillées de mise en œuvre, qui restent à élaborer. Les associations professionnelles peuvent apporter leur concours à l'élaboration de clauses types à incorporer dans ces contrats.

2. Le cadre juridique et réglementaire international ne doit pas se laisser distancer par l'adoption des carburants de substitution et les progrès technologiques, notamment en matière d'automatisation des navires

26. L'utilisation et le transport de carburants de substitution s'accompagnent de risques inédits, non seulement sur le plan environnemental (pollution), mais aussi pour la sécurité des personnes, en raison de l'inflammabilité, de la toxicité et de la volatilité de certains de ces carburants. Les travaux engagés par le Comité juridique de l'Organisation maritime internationale, qui visent à évaluer si les régimes de responsabilité et d'indemnisation de l'Organisation couvrent correctement les risques associés aux carburants de substitution, marquent un premier pas essentiel vers l'instauration de cadres juridiques appropriés en cas de pollution et de blessures, avant que ces risques ne se matérialisent. Le cadre réglementaire doit en outre être à la hauteur des enjeux relatifs à la navigation autonome. L'Organisation maritime internationale travaille à l'élaboration d'un code facultatif relatif aux navires de surface autonomes, auquel elle devrait mettre la dernière main en 2026. Les États Membres de l'Organisation des Nations Unies et les acteurs du secteur des transports maritimes sont encouragés à prendre une part active à ces travaux.

3. La protection des droits des gens de mer devient de plus en plus capitale

27. Les gens de mer exercent dans un environnement particulièrement éprouvant et sont souvent soumis à des conditions de travail difficiles, aggravées par les tensions géopolitiques et les perturbations. Le cadre réglementaire existant a été consolidé par des modifications

récemment apportées à la Convention du travail maritime et destinées à renforcer les droits des gens de mer au rapatriement et aux permissions à terre, et par l'élaboration de nouvelles directives sur le traitement équitable des gens de mer détenus pour des infractions présumées. Ces modifications et directives nécessitent le soutien de toutes les parties prenantes.

4. Entrée en vigueur de nouvelles règles mondiales sur le recyclage durable des navires

28. L'entrée en vigueur, en juin 2025, de la Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, adoptée dans le cadre d'une conférence diplomatique tenue à Hong Kong en mai 2009, devrait constituer une grande avancée pour la sécurité des travailleurs et pour la promotion de pratiques de recyclage des navires plus respectueuses de l'environnement. Le nombre de navires recyclés augmentera à mesure que la flotte mondiale sera renouvelée et intégrera des unités fonctionnant avec des carburants à émissions faibles ou nulles. Les quatre principaux pays recycleurs et plusieurs des principaux pavillons d'immatriculation comptent déjà parmi les Parties à la Convention. Les États Membres de l'Organisation des Nations Unies sont encouragés à envisager d'y adhérer, ce qui permettrait d'en assurer une large application au niveau international.

F. Domaines d'action prioritaires

29. Le transport maritime se trouve à un tournant décisif. Il lui faut opérer une transition vers un avenir durable, résilient et numérique dans un environnement opérationnel toujours plus imprévisible, marqué par des tensions géopolitiques et une fragmentation géoéconomique. Cette transition implique de répondre à des impératifs de plus en plus pressants, à savoir décarboniser, passer au numérique et assurer la pérennité des infrastructures, des opérations et des services. Pour y parvenir, les acteurs du secteur doivent miser sur la durabilité et la résilience, accroître la flexibilité de leurs systèmes et renforcer leur aptitude à s'adapter rapidement. Les pays en développement ont quant à eux besoin d'aide et d'assistance pour mieux se préparer et répondre aux évolutions des transports maritimes et du commerce.

30. Avec l'appui de la CNUCED, d'autres organisations internationales et des partenaires de développement, les pouvoirs publics et les acteurs du transport maritime doivent s'atteler en priorité à ce qui suit :

a) Tirer parti de la logistique maritime pour favoriser une intégration et une transformation équitables. L'insertion des pays en développement dans des flux commerciaux reconfigurés, notamment dans les échanges de minéraux critiques, dépend de la modernité, de la connectivité et de la résilience des systèmes logistiques. Des investissements ciblés dans les transports et la logistique doivent venir fluidifier les échanges commerciaux, soutenir la création de valeur, moderniser l'industrie et accompagner la transformation structurelle. La coopération internationale demeure indispensable pour faire face aux fluctuations des mesures de politique commerciale ;

b) Planifier les activités et se préparer aux perturbations et à l'incertitude. Le secteur du transport maritime et de la logistique doit, au moyen de cadres stratégiques et réglementaires adéquats, concevoir et mettre en œuvre des stratégies d'adaptation dans un environnement opérationnel en mutation rapide. Pour mieux gérer le trafic dévié et les perturbations des services causés par l'évolution des dynamiques commerciales, les acteurs du secteur devraient accroître la flexibilité de leurs opérations, renouveler leur flotte et moderniser leurs équipements, leurs infrastructures et leurs pratiques de gestion portuaire. Il est particulièrement crucial, pour les pays les moins avancés et les petits États insulaires en développement, de limiter les effets de la hausse des coûts de transport, notamment s'agissant des biens essentiels. La maîtrise de ces coûts passe par l'adoption de mesures efficaces de facilitation du commerce et par l'amélioration du fonctionnement et de la connectivité des ports ;

c) Promouvoir la modernisation de la flotte et des pratiques durables dans le secteur du transport maritime, pousser au renouvellement de la flotte en service et encourager le recyclage des navires dans le respect des exigences visant à renforcer la sécurité et la durabilité de ces opérations. Pour cela, il est nécessaire de disposer de capacités accrues de

démantèlement conformes à la Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires. Pouvoirs publics, organismes de réglementation, constructeurs navals, armateurs, acteurs du financement des achats de navires et entreprises de démantèlement sont tous appelés à agir. Les États Membres de l'Organisation des Nations Unies sont quant à eux encouragés à envisager d'adhérer à la Convention, ce qui permettrait d'en assurer l'application au niveau international ;

d) Protéger les travailleurs maritimes, leur donner les moyens d'agir et promouvoir l'inclusion et le développement des compétences. La mise en œuvre effective du cadre réglementaire international relatif aux droits des gens de mer reste un enjeu majeur, tant pour la sécurité et le bien-être de ces derniers que pour la sécurité et la sûreté des échanges de marchandises le long des chaînes d'approvisionnement mondiales. Les pouvoirs publics, les organisations internationales et les autres parties prenantes devraient accélérer la mise en œuvre et l'application du cadre susmentionné, notamment des dernières modifications apportées à la Convention du travail maritime. Une collaboration plus étroite pourrait réduire les cas d'abandon des gens de mer. Face à l'essor des carburants de substitution et aux avancées réalisées dans l'automatisation des navires, les parties prenantes devraient donner la priorité au renforcement des capacités et à la formation ciblées des gens de mer, en collaboration avec les organisations compétentes ;

e) Mettre en œuvre des stratégies de recrutement proactives et inclusives et puiser dans le vivier de talents que constituent les femmes marins, encore largement sous-représentées aujourd'hui, afin de remédier à la pénurie chronique de gens de mer. Les pouvoirs publics, les acteurs du secteur maritime et les organismes de réglementation devraient créer des mécanismes d'incitation visant à attirer une main-d'œuvre qualifiée et garantir la protection des droits des gens de mer. Les pouvoirs publics et les autorités portuaires devraient déployer des programmes inclusifs de perfectionnement de la main-d'œuvre visant à accroître la participation des femmes. Les programmes de renforcement des capacités, tels que le programme de gestion portuaire TrainForTrade de la CNUCED, jouent un rôle important à cet égard ;

f) Mettre efficacement en œuvre des mesures réglementaires visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant du transport maritime international, à accélérer la décarbonisation et à faciliter une transition énergétique juste et équitable. La réussite de cette mise en œuvre dépend de l'appui du secteur en faveur du développement et du déploiement de carburants de substitution viables et de l'adoption formelle du Cadre Zéro émission nette ainsi que des orientations connexes de mise en œuvre, qui doivent encore être élaborées. Les obligations relatives au suivi, aux déclarations et aux aspects financiers prévues par le Cadre devront être intégrées dans les contrats commerciaux maritimes. Les parties contractantes, en concertation avec les associations professionnelles, pourraient anticiper l'élaboration de clauses contractuelles appropriées afin que les risques commerciaux associés soient répartis correctement ;

g) Accélérer le recours aux technologies d'économie d'énergie sur les navires et dans les ports ainsi que la mise en œuvre d'initiatives multipartites, telles que des couloirs de navigation verts. Les fonds provenant d'un nouveau mécanisme de tarification du carbone pourraient aider à financer la transition énergétique dans les pays en développement. Compte tenu de l'importance des investissements supplémentaires requis, il est essentiel d'envisager toutes les solutions de mobilisation de financement. Les initiatives du secteur privé visant à soutenir les investissements verts et durables, les prêts verts et les prêts liés à la durabilité, ainsi que la mise en place de nouveaux mécanismes de financement devraient être encouragés ;

h) Se préparer à la manipulation, à l'utilisation et au transport en toute sécurité des carburants de substitution. Bien qu'essentiels à la réduction des émissions de gaz à effet de serre provenant du transport maritime, les carburants de substitution présentent de sérieux risques. Leur transport et leur utilisation requièrent des protocoles de sécurité et de sûreté appropriés. Si l'on veut gérer les risques et responsabilités connexes et notamment prévoir une indemnisation adéquate en cas de pollution, il est nécessaire de revoir et d'adapter le cadre juridique international en vigueur. Il est également nécessaire que les pouvoirs publics, en collaboration avec le secteur du transport maritime, les organismes représentant la main-d'œuvre et les agences de recrutement, facilitent et intensifient la formation du personnel maritime et le développement de ses compétences ;

i) Miser sur les solutions numériques et consolider le cadre réglementaire afin de faire face aux cyberrisques. Les décideurs ainsi que les acteurs du transport maritime et de la logistique devraient continuer à promouvoir le passage au numérique afin de générer des gains d'efficacité et de généraliser le recours à des pratiques durables dans le transport maritime, comme le suivi des itinéraires de navigation et la maintenance prédictive. La montée en puissance des technologies dans le transport et la facilitation du commerce impose d'élaborer des stratégies efficaces de cybersécurité et de renforcer le cadre réglementaire ;

j) Mesurer les performances portuaires en vue de suivre l'efficacité, la connectivité, la durabilité et la résilience. Il est recommandé que les autorités portuaires procèdent régulièrement à des évaluations des performances au moyen d'indicateurs mondialement reconnus, adaptés aux stratégies, aux priorités et aux réalités locales qui leur sont propres, afin de définir des axes d'amélioration et des objectifs stratégiques. Grâce au tableau de bord de la performance portuaire de la CNUCED, elles pourront repérer leurs points faibles et fixer des cibles d'amélioration mesurables ;

k) Tirer parti des mesures de facilitation du commerce en vue de rendre les opérations portuaires et la chaîne d'approvisionnement maritime plus efficaces. Les pays sont encouragés à appliquer la Convention visant à faciliter le trafic maritime international et l'Accord sur la facilitation des échanges, notamment les dispositions relatives à l'automatisation, à la transformation numérique et au déploiement de guichets uniques maritimes dans les ports. La collaboration dans le domaine de la facilitation des opérations portuaires et du commerce, des infrastructures numériques et des échanges de données devrait être renforcée. Certains systèmes numériques⁷ peuvent constituer des solutions évolutives et conformes aux normes, favorisant ainsi des opérations portuaires résilientes et transparentes ;

l) Améliorer le renforcement des capacités et l'appui aux pays en développement. La CNUCED et d'autres partenaires de développement devraient aider les pays en développement, en particulier les pays en développement sans littoral, les pays les moins avancés et les petits États insulaires en développement à mieux appréhender les risques et à mieux exploiter les possibilités qui s'offrent à eux dans les domaines du transport maritime, des activités portuaires et du commerce. Les risques et possibilités susmentionnés dépendent d'une série de facteurs, parmi lesquels la modification de la structure des échanges commerciaux et l'évolution de la géographie des transports et du commerce, la décarbonisation et la transition énergétique, l'adaptation aux changements climatiques, la transition numérique et l'automatisation des navires ;

m) Renforcer et promouvoir une collaboration ciblée sur les questions réglementaires afin de faire face aux difficultés nouvelles. Une collaboration étroite entre toutes les parties prenantes des secteurs public et privé est déterminante pour faire face aux difficultés persistantes et nouvelles et, à terme, pour garantir la durabilité et la résilience des chaînes d'approvisionnement. Les organismes de réglementation doivent coopérer avec les acteurs du secteur et les autres parties prenantes, dont la participation est indispensable aux fins de l'adaptation à un contexte changeant et de la réduction des risques. À cet égard, toutes les parties prenantes sont encouragées à prendre une part active dans les travaux que mène actuellement l'Organisation maritime internationale et à contribuer, par exemple, à l'élaboration d'un code facultatif relatif aux navires de surface autonomes et à la définition d'orientations visant à lutter contre l'immatriculation frauduleuse des navires et les registres illicites.

⁷ Voir, par exemple, <https://www.asyhub.org/>.

III. Principaux éléments du cadre d'action mondial à l'appui de transports maritimes, d'opérations logistiques, de mécanismes de facilitation du commerce et de chaînes d'approvisionnement durables, résilients et inclusifs

31. À sa seizième session, la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement a adopté le Consensus de Genève, qui renforce son mandat à l'appui de transports, d'opérations logistiques, de mécanismes de facilitation du commerce et de chaînes d'approvisionnement durables, résilients et intelligents. La nécessité d'un soutien connexe a en outre été soulignée dans les déclarations ministérielles faites par le groupe des pays en développement sans littoral, les pays les moins avancés et les petits États insulaires en développement à sa seizième session et dans la Déclaration ministérielle sur le renforcement des secteurs des transports et de la logistique dans les petits États insulaires en développement, adoptée au premier Forum sur les chaînes d'approvisionnement mondiales (Barbade, 2024)⁸. Les ministres des transports des petits États insulaires en développement ont, entre autres, recensé les grandes priorités suivantes : renforcer la connectivité et l'accessibilité ; améliorer la résilience et la durabilité ; tenir compte du lien entre transports, énergie et sécurité alimentaire ; attirer des financements et des investissements durables ; promouvoir l'innovation, la transformation numérique et le renforcement des capacités ; soutenir les partenariats, la coopération internationale et les mécanismes de suivi ; garantir l'inclusivité et l'équité. À cet égard, il convient de mentionner la stratégie de la CNUCED en faveur des petits États insulaires en développement, lancée en 2024⁹. En outre, les discussions tenues à la seizième session de la Conférence, lors de la table ronde ministérielle intitulée « Bâtir des chaînes d'approvisionnement et une logistique commerciale résilientes, durables et inclusives », ont mis en lumière la nécessité de prendre des mesures concrètes dans plusieurs domaines, notamment d'investir dans des transports durables et des infrastructures résilientes face aux changements climatiques, d'opérer une transition vers un développement à faibles émissions de carbone, de faciliter le commerce, de renforcer la coordination des interventions en cas de crise, d'encourager les innovations numériques et de développer et d'intégrer les corridors de transport¹⁰.

32. De récents accords internationaux ont mis l'accent sur certains groupes de pays et ont permis de souligner qu'il fallait prendre des mesures ciblées destinées à transformer les transports, ce qui passait notamment par l'amélioration de leur connectivité, le renforcement de la résilience face aux changements climatiques et la facilitation du commerce numérique. Parmi ces accords, on peut citer : le Programme d'action de Doha en faveur des pays les moins avancés, qui est axé sur l'investissement dans les ressources humaines, la science, la technologie et l'innovation, la transformation structurelle, le commerce et l'intégration régionale, la résilience face aux changements climatiques et le rôle que peuvent jouer les transports et les ports dans la diversification et la sortie de la catégorie des pays les moins avancés ; le Programme d'Antigua-et-Barbuda pour les petits États insulaires en développement : une déclaration renouvelée en faveur d'une prospérité résiliente, qui traite de l'exposition aux changements climatiques et de la fragilité économique et place, au rang des priorités, la connectivité et les transports durables, l'action climatique, l'économie océanique, la réduction des risques de catastrophe et la transition numérique, ainsi que l'accès à des financements climatiques à des conditions concessionnelles ; le Programme d'action d'Avaza en faveur des pays en développement sans littoral pour la décennie 2024-2034 et la Déclaration politique d'Avaza, dans lesquels on souligne qu'il faut remédier aux désavantages structurels, tels que les coûts de transport élevés, les déficits d'infrastructure et les vulnérabilités climatiques, renforcer le maillage du transport en transit, accélérer la transformation numérique et rendre les corridors résilients¹¹.

⁸ Voir <https://unctad.org/unctad16/documents> et <https://unctad.org/meeting/global-supply-chain-forum-2024> (date de consultation : janvier 2026).

⁹ Voir <https://unctad.org/publication/unctad-strategy-support-small-island-developing-states> (date de consultation : janvier 2026).

¹⁰ TD/555. Voir <https://unctad.org/unctad16/ministerial-roundtable-towards-resilient-sustainable-and-inclusive-supply-chains> (date de consultation : janvier 2026).

¹¹ A/RES/76/258 ; A/RES/78/317 ; A/RES/79/233 ; A/RES/80/3.

33. S'agissant du financement du développement, on trouve dans l'Engagement de Séville une description des moyens de combler les lacunes de financement du développement durable et de mobiliser des financements à grande échelle, tout en investissant dans les infrastructures et la connectivité liées au commerce et en favorisant l'intégration régionale¹².

34. Dans sa résolution sur les océans et le droit de la mer, l'Assemblée générale a fourni de nouvelles orientations de politique générale¹³. En plus d'y insister sur l'importance des mesures prises en faveur de la sécurité et de la sûreté maritimes, elle met en évidence la contribution essentielle apportée par les océans aux moyens de subsistance et au commerce, tout en soulignant les risques croissants liés aux facteurs climatiques et à la dégradation des écosystèmes, notamment en ce qui concerne le transport maritime et les infrastructures de transport côtier comme les ports. Elle y réaffirme la nécessité d'une coopération renforcée sur des sujets d'importance majeure, en particulier s'agissant des communautés côtières vulnérables et des petits États insulaires en développement.

35. La Décennie des Nations Unies pour les transports durables 2026-2035 vise à mettre en lumière combien il est important de se doter de systèmes de transport durables, efficaces et résilients, qui intègrent tous les modes de transport, aux fins de la réalisation du Programme de développement durable à l'horizon 2030 et des objectifs connexes. Les domaines thématiques et les priorités associées définis dans ce cadre comprennent la consolidation de la coopération internationale en vue d'établir des réseaux de transport multimodaux, l'amélioration de la connectivité dans les pays en développement sans littoral et l'accès aux services de transport, la sécurité, des coûts abordables et des actions coordonnées, afin de promouvoir des solutions de transport inclusives et respectueuses de l'environnement¹⁴. L'objectif de la Décennie « est d'accélérer l'action collective en faveur de systèmes de transport durables, inclusifs, accessibles, d'un coût abordable, sûrs, à faibles émissions ou à émissions nulles, à haut rendement énergétique, de qualité, fiables et résilients dans le monde entier, en tenant compte des différentes situations nationales, et à l'appui du Programme de développement durable à l'horizon 2030 et au-delà »¹⁵. Dans cette perspective, le plan de concrétisation publié en décembre 2025 vise à aider toutes les parties prenantes concernées à prendre des mesures porteuses de transformation dans les six domaines prioritaires suivants : garantir l'accès de tous à des transports durables ; promouvoir des systèmes de transport résilients, respectueux de l'environnement et à émissions faibles ou nulles ; générer des gains d'efficacité et promouvoir une connectivité et une logistique durables ; façonner une mobilité urbaine à dimension humaine et des villes qui offrent une bonne qualité de vie ; faire en sorte que les transports soient sûrs et sans danger ; tirer parti de la science, de la technologie et de l'innovation au service de transports durables. En ce qui concerne le transport maritime et les ports, le plan de concrétisation met l'accent sur la décarbonisation, sur la résilience et notamment sur l'adaptation aux changements climatiques, les systèmes de secours et la gestion des crises, sur le passage au numérique grâce au commerce sans papier, sur l'interopérabilité des données et sur la cybersécurité, ainsi que sur la cohérence des politiques, afin qu'elles s'articulent avec les programmes de développement, de lutte contre les changements climatiques et de protection des océans¹⁶.

IV. Transformer les engagements en actions collectives et en résultats

36. Le transport maritime est un maillon essentiel du commerce mondial et peut favoriser l'émergence de chaînes d'approvisionnement durables, résilientes et adaptées aux changements climatiques, reposant sur les technologies numériques et sur les données. Cependant, de nombreuses transitions – vers des émissions de carbone nulles, vers des systèmes numériques, vers de nouveaux itinéraires commerciaux – doivent s'opérer, ce qui pousse le secteur et ses différents acteurs à s'adapter. Pour que cette adaptation se fasse de

¹² A/RES/79/323.

¹³ A/RES/80/110.

¹⁴ A/RES/78/148.

¹⁵ A/RES/80/132.

¹⁶ Voir <https://sdgs.un.org/un-decade-sustainable-transport-2026-2035> (date de consultation : janvier 2026).

façon maîtrisée, inclusive et durable, qu'elle ne laisse personne de côté et qu'elle permette à tous les pays de saisir les occasions qui se présentent à eux tout en renforçant leur résilience face aux chocs et aux perturbations, une action collective et concertée est nécessaire. La communauté internationale a établi des cadres d'action et des cadres stratégiques qui reflètent des objectifs et des engagements communs ; il faut désormais passer de la parole aux actes. Dans le résumé de l'*Étude sur les transports maritimes 2025*, la CNUCED propose des actions prioritaires sur les enjeux suivants : décarbonisation juste, transition vers des énergies plus propres, adoption du numérique et interopérabilité des données et des systèmes ; intégration régionale grâce aux systèmes et corridors de transport ; facilitation du commerce fondée sur les outils numériques et les données, et renforcement de la cybersécurité ; résilience des infrastructures, des services et des opérations, et systèmes de transport maritime adaptés aux changements climatiques ; financements adéquats ; main-d'œuvre qualifiée bénéficiant d'une protection solide de ses droits et de son bien-être ; règles améliorées et adaptées à l'objectif visé, afin de garantir la préparation aux transitions numérique et énergétique dans un contexte de perturbations plus fréquentes causées par des chocs. Il est donc essentiel de nouer des partenariats efficaces, de créer des réseaux de collaboration et de mettre sur pied des programmes de formation et de renforcement des capacités.

37. Forte des activités qu'elle mène dans le cadre de ses trois grands domaines d'action (travaux de recherche et d'analyse, formation de consensus et coopération technique)¹⁷ et d'un mandat connexe renforcé, la CNUCED est appelée à jouer un rôle important pour aider les pays et les parties prenantes des secteurs du transport maritime et de la logistique à réussir leurs transitions et à s'adapter à un environnement opérationnel en mutation. Par ses travaux dans ces trois domaines d'action, elle traite plusieurs des enjeux mis en évidence dans la présente note. Elle cherche ainsi à renforcer les capacités permettant d'intégrer les principes de durabilité, de résilience, de préparation aux risques climatiques et de préparation au numérique ainsi que les solutions fondées sur les données dans la planification, les opérations et l'élaboration des politiques. Elle diffuse ses travaux d'analyse au moyen d'une publication annuelle intitulée *Étude sur les transports maritimes*, dans laquelle elle fournit un éclairage sectoriel essentiel accompagné de nombreuses données et statistiques, et rend compte des principales évolutions sur la base du suivi et de la surveillance qu'elle assure à cet égard. Elle publie en outre des études thématiques présentant des analyses et des informations utiles destinées à étayer l'élaboration des politiques et à accompagner les parties prenantes sur le terrain, notamment des rapports analytiques sur les conséquences de la pandémie de COVID-19 pour les contrats commerciaux et sur les effets observés dans le transport maritime et les mesures d'intervention connexes. Enfin, elle diffuse d'autres produits de connaissance et dispense des formations élaborées dans le cadre d'un projet axé sur la gestion des conséquences de la pandémie, auquel participent plusieurs organismes¹⁸. Elle a élaboré divers outils d'assistance technique et de renforcement des capacités, parmi lesquels un guide à l'usage des ports, un module de formation sur la résilience des ports et de la chaîne d'approvisionnement du secteur maritime, un projet consacré aux ports intelligents et durables, un cadre pour le transport durable de marchandises et une boîte à outils consacrée à la durabilité du transport de marchandises et de son financement. Elle mène en outre de vastes travaux sur l'adaptation aux changements climatiques dans les ports, dont un projet de renforcement des capacités axé sur les infrastructures de transport côtières critiques dans les petits États insulaires en développement, assorti d'un cadre méthodologique et de lignes directrices en matière d'adaptation destinés à rendre les ports plus résilients face aux changements climatiques. Elle mène des travaux de recherche et d'analyse sur les questions politiques et juridiques connexes et sur la facilitation du commerce, la formation et le renforcement des capacités dans le cadre du programme TrainForTrade et du Système douanier automatisé, qui constitue son plus grand programme de coopération technique¹⁹.

¹⁷ Voir <https://unctad.org/ttl>.

¹⁸ Voir, par exemple, <https://sdgpulse.unctad.org/sustainable-transport/>, <https://unctad.org/project/transport-and-trade-connectivity-age-pandemics> et <https://unttc.org/> (date de consultation : janvier 2026).

¹⁹ CNUCED, 2024, *Review of Maritime Transport 2024: Navigating Maritime Chokepoints* (publication des Nations Unies, numéro de vente E.24.II.D.19, Genève). CNUCED, 2022, *Climate-resilience of seaports: Adequate finance is critical for developing countries but remains a major challenge*, note de synthèse n° 3. Voir <https://resilientmaritimelogistics.unctad.org/>,

38. La douzième session de la Réunion d'experts pluriannuelle sur les transports, la logistique commerciale et la facilitation du commerce est l'occasion de définir la voie à suivre pour les secteurs du transport maritime et de la logistique, l'objectif étant de maintenir le cap dans des eaux tumultueuses. Afin d'orienter les débats, le secrétariat propose aux participants de réfléchir aux questions suivantes :

a) Quels sont les enseignements tirés des perturbations récurrentes des chaînes d'approvisionnement qui touchent le transport maritime, la logistique, les points de passage maritimes stratégiques, les réseaux de transport maritime et la structure des échanges ? Quelles bonnes pratiques peuvent être mises en avant ?

b) Quelles approches faut-il envisager en priorité pour préparer les acteurs du transport maritime et de la logistique au monde de demain en renforçant leur capacité de réaction, de rétablissement et d'adaptation face aux perturbations et aux changements ? Quels sont les indicateurs qui à la fois permettraient de mesurer les progrès et constitueraient des repères utiles pour évaluer comment la résilience augmente au fil du temps ?

c) S'agissant de l'assistance technique et du renforcement des capacités, quels sont les activités, produits ou outils nécessaires pour réussir la transition vers des transports et une logistique sobres en carbone, numériques et résilients, en particulier s'agissant des économies vulnérables telles que les pays en développement sans littoral, les pays les moins avancés et les petits États insulaires en développement ? Comment la CNUCED peut-elle contribuer au mieux à cet égard ?

d) Quels débouchés commerciaux pourraient naître de la recomposition géographique des échanges et de l'évolution des dynamiques de la mondialisation, notamment du report du trafic et des atouts que présentent les ports dans les pays en développement ? Comment les pays en développement et les acteurs de leur secteur privé peuvent-ils tirer parti de ces atouts ?

e) Comment augmenter et diversifier les ressources financières et les investissements nécessaires pour que le transport maritime et la logistique gagnent en durabilité et en résilience, se préparent aux changements climatiques et passent au numérique ? Quel rôle les modes de financement novateurs pourraient-ils jouer ? Y a-t-il des exemples probants de modes de financement novateurs dans le secteur du transport maritime et de la logistique ?

f) Quels sont les principaux thèmes qui devraient être traités lors du deuxième Forum de la CNUCED sur les chaînes d'approvisionnement mondiales ? Quels pourraient-être les résultats du Forum ?

g) Quelles initiatives de collaboration, dans lesquelles le transport maritime et les ports joueraient un rôle moteur stratégique, permettraient de faire en sorte que tous les modes de transport et l'ensemble des acteurs de la chaîne logistique puissent intégrer des critères de durabilité et de résilience ?

h) Quelles activités et initiatives collectives pourraient être proposées dans le cadre de la Décennie des Nations Unies pour les transports durables 2026-2035 ?

<https://unctad.org/project/sustainable-smart-ports-african-countries-including-small-island-developing-states-recover>, <https://sft-framework.unctad.org/>, <https://unctadsftportal.org/sftftoolkit/>, <https://unctad.org/topic/transport-and-trade-logistics/policy-and-legislation/climate-change-and-maritime-transport>, <https://sidsport-climateadapt.unctad.org/>, <https://unctad.org/topic/transport-and-trade-logistics/trade-facilitation>, <https://unctad.org/topic/training-and-capacity-building/trainfortrade> et <https://asycuda.org/en/> (date de consultation : janvier 2026).