



SYNTHÈSE

No. 93

FÉVRIER 2022

MESSAGES CLEFS

- Les ports sont des facilitateurs essentiels du commerce mondial.
- Les recommandations de santé publique jouent un rôle crucial en vue d'atténuer les effets des pandémies.
- Les politiques et réglementations publiques sont nécessaires pour soutenir les opérations portuaires en période de pandémie.

De nouvelles stratégies pour les ports pendant la pandémie

La pandémie de maladie à coronavirus (COVID-19) a eu des effets considérables sur l'humanité et sur le commerce mondial. Le cadre normal de fonctionnement des ports et des communautés portuaires a beaucoup changé. Les stratégies utilisées par les ports pour rester ouverts et continuer à favoriser un développement économique durable tout au long de la pandémie peuvent fournir des enseignements utiles aux décideurs, notamment en ce qui concerne les protocoles et les mesures innovantes employés pour atténuer l'impact de la pandémie sur le flux des importations et des exportations ainsi que sur les équipages des navires et sur les travailleurs portuaires essentiels.

Introduction

L'Organisation mondiale de la Santé a déclaré que la COVID-19 était une pandémie en mars 2020. Les ports se sont immédiatement mis en mode de gestion de crise face à cette menace nouvelle et invisible pour leur personnel, leurs clients et les processus commerciaux qui maintiennent le flux des importations et des exportations. Les ports modernes savent bien planifier et se préparer pour faire face à divers accidents et incidents potentiels, qu'il s'agisse de failles de sécurité ou de navires échoués. La propagation rapide de la COVID-19 a obligé les ports à réexaminer les plans d'intervention d'urgence et à les adapter pour répondre à la nouvelle menace existentielle que représente la pandémie. Les ports, leurs clients et tous les organismes publics qui y sont actifs, allant des douanes aux vétérinaires d'État, ont dû adapter leurs activités en fonction des recommandations de santé publique et des réglementations et lois en vigueur.

Avant la pandémie, les mesures de santé et de sécurité appliquées dans les ports étaient principalement axées sur les accidents et les incidents ayant un impact sur les aspects physiques et environnementaux de la sécurité des travailleurs portuaires. Par exemple, dans la plupart des ports, tous les travailleurs portuaires ont l'obligation de porter des vêtements très visibles, des casques de sécurité, des chaussures de protection et, à proximité de l'eau, des gilets de sauvetage. Toutefois, la propagation rapide et la gravité de l'épidémie de COVID-19 ont entraîné une forte augmentation de la demande mondiale de masques faciaux de qualité médicale, de gel hydroalcoolique, de distributeurs, de lunettes de protection, de combinaisons jetables et d'autres matériels permettant de protéger les travailleurs des infections transmises par l'air.

En mars 2020, l'Organisation mondiale de la Santé a déclaré que les perturbations graves et croissantes de l'approvisionnement mondial en équipements de protection individuelle mettaient des vies en danger¹. Les ports, comme de nombreux autres secteurs, n'étaient initialement pas bien équipés pour répondre aux demandes de fournitures essentielles de masques faciaux appropriés, de gel hydroalcoolique, de désinfectants et d'autres équipements plus spécialisés destinés à protéger la santé et la sécurité des travailleurs portuaires face à la COVID-19, et ils ne disposaient pas non plus des processus et procédures nécessaires pour gérer le passage au télétravail comme l'exigeait la législation en vigueur dans de nombreux pays.

Il a fallu mettre en place des procédures d'urgence pour garantir la distanciation sociale entre les groupes de travail, afin de réduire la propagation de l'infection et d'isoler les membres du personnel symptomatiques, et élaborer des plans pour gérer en toute sécurité les mouvements de personnel dans les ports. La situation était plus compliquée pour les travailleurs essentiels tels que les équipages des navires, qui devaient s'en remettre aux dispositions prises par les armateurs et les autorités portuaires en matière de logement. Par exemple, l'autorité portuaire philippine a inauguré une nouvelle installation de quarantaine pouvant accueillir plus de 100 marins². Les marins asymptomatiques qui changent de navire ou prennent un congé à terre ont dû recevoir des instructions claires sur la manière dont ils sont censés le faire en toute sécurité.



Photo : Autorité portuaire philippine

Une installation de quarantaine pour 124 marins à Bataan (Philippines) est principalement utilisée lors des activités de changement d'équipage

En outre, la circulation efficace des poids lourds et des navires-citernes transportant des combustibles essentiels et le repositionnement des conteneurs vides devaient être maintenus, tout en accordant un accès prioritaire aux transporteurs de marchandises essentielles. Toutefois, comme l'indique *l'Étude sur les transports maritimes 2021*, les perturbations du

1 Organisation mondiale de la Santé, 2020, [La pénurie d'équipements de protection individuelle met en danger le personnel soignant dans le monde entier](#), 3 mars.

2 Philippine News Agency, 2020, [New seafarers' quarantine facility launched in Bataan](#), 9 octobre.

commerce résultant des mesures de confinement appliquées pendant la pandémie, exacerbées par le blocage du canal de Suez pendant une semaine, ont entraîné des goulets d'étranglement qui ont suscité des pénuries d'intrants et des retards de livraison et ont généralement freiné la reprise³.

Pour contribuer à atténuer les perturbations de la chaîne d'approvisionnement, les travailleurs portuaires et les opérateurs de transport sont considérés comme des travailleurs essentiels dans certains pays. Par exemple, au Nigeria, les dockers et les équipages ont été qualifiés de travailleurs essentiels par le Gouvernement, par la voix de la Maritime Administration and Safety Agency, et, aux États-Unis d'Amérique, le Département de la sécurité intérieure inclut les travailleurs portuaires et les travailleurs du secteur des transports dans la catégorie des travailleurs essentiels employés dans les infrastructures critiques⁴.

Certains pays ont parfois mis en place des mesures plus strictes que d'autres. Par exemple, les travailleurs du secteur des transports peuvent avoir besoin d'une autorisation lorsqu'ils conduisent des poids lourds à destination et en provenance des ports, et les travailleurs portuaires, lorsqu'ils se rendent au travail et en reviennent, peuvent avoir besoin de prouver la nature essentielle de leur emploi. Des régimes de tests, des modalités de recherche des contacts et des protocoles de vaccination ont dû être mis en place. À cet égard, les ports à la recherche d'orientations et de recommandations se sont tournés vers le programme TrainForTrade de la CNUCED pour obtenir un soutien, notamment des informations et des exemples de meilleures pratiques de la part des ports partenaires membres du réseau du Programme de gestion portuaire.

Preuve de la résilience des ports pendant la pandémie

La politique publique fondée sur la dispensation de recommandations de santé publique a visé à contrôler et à atténuer les effets négatifs de la pandémie sur la santé et le bien-être des populations du monde entier. Les stratégies publiques conçues pour faire face à la pandémie comportaient des campagnes de communication à grande échelle visant à informer la population des mesures à prendre pour se protéger et protéger les autres. Les gouvernements ont conforté les recommandations de santé publique par des réglementations et des lois, lorsque cela était nécessaire, afin de garantir le respect des règles par le grand public et par les entreprises.

Les ports sont des facilitateurs essentiels du commerce mondial, puisqu'ils assurent 80 % du volume des échanges mondiaux⁵. Tout au long de la pandémie, les ports ont démontré leur capacité à gérer la manutention sûre et efficace de biens essentiels tels que les équipements médicaux et les fournitures d'urgence. Le principal objectif stratégique des ports pendant la pandémie a été de rester en activité tout en mettant en place des dispositions et des protocoles de travail pour protéger la santé et la sécurité des travailleurs portuaires essentiels. Les prestataires de services essentiels qui ne sont pas directement employés par les entreprises portuaires, tels que les opérateurs de terminaux et les travailleurs du secteur public, comme les douaniers, les responsables de la santé publique, le personnel de l'immigration et la police civile, ont également mis en œuvre des protocoles de santé et de sécurité.

De nombreux ports ont mis en place des équipes spéciales chargées de lutter contre la pandémie, qui étaient dirigées par de hauts responsables portuaires et comprenaient des représentants des principaux prestataires de services, afin de coordonner rapidement et efficacement les mesures prises pour faire face à l'évolution rapide des taux d'infection et à l'augmentation du nombre de cas. Les réglementations publiques et les recommandations de santé publique doivent être respectées et des directives doivent être données à tous les travailleurs portuaires. La communication, le contrôle et le retour d'informations sur le respect des règles sont des fonctions importantes pour les gestionnaires et les responsables de la santé et de la sécurité dans les ports. Par exemple, le comité de coordination sur la COVID de la Dublin Port Company s'est réuni plus de 115 fois depuis mars 2020 et a publié 45 notes de communication à l'intention de la communauté portuaire, prenant la forme de recommandations importantes et de mises à jour régulières⁶.

3 CNUCED, 2021, *Étude sur les transports maritimes 2021* (publication des Nations Unies, numéro de vente F.21.II.D.21, Genève), page 9.

4 Voir <https://nimasa.gov.ng/covid-19-dockworkers-seafarers-are-essential-workers-exempted-from-travel-restrictions-says-nimasa/> et <https://www.cisa.gov/publication/guidance-essential-critical-infrastructure-workforce> (date de consultation : 1er février 2022).

5 CNUCED, 2020, COVID-19 : *Un plan d'action en 10 points pour renforcer la facilitation des échanges et du transport en période de pandémie*, Synthèses n° 79.

6 Dublin Port Company, Head of Operations, 2022, Conférence téléphonique avec l'auteur, janvier.

Pour maintenir les ports ouverts pendant la pandémie, il a fallu, dans certains cas, loger des travailleurs essentiels, tels que les pilotes de navires, sans lesquels de nombreux navires ne peuvent entrer ou sortir d'un port, dans des hôtels afin de réduire la propagation potentielle de l'infection⁷. Les bâtiments opérationnels dans lesquels le personnel se rassemble et qui contiennent des installations d'hygiène ont reçu une attention particulière ; les équipes de travail ont été subdivisées en groupes plus petits et n'ont eu que peu de contacts physiques avec les collègues des autres groupes ; dans la mesure du possible, les réunions d'information et les transferts de responsabilités ont été effectués à distance ; un nettoyage régulier et en profondeur des zones communes, des installations partagées, des véhicules et des machines a été effectué⁸. En outre, les mesures de confinement ont obligé le personnel non essentiel à télétravailler, sauf lorsqu'une présence sur place était nécessaire.

Pour aider à maintenir la productivité et un bon équilibre entre vie professionnelle et vie privée, des dispositions ont été prises pour que le personnel ne se sente pas isolé et continue de bénéficier du soutien et de la confiance des collègues et des superviseurs, et une aide supplémentaire portant sur les équipements de bureau et les solutions informatiques utilisés à domicile leur a été fournie.

La mise en place de communications utiles et dignes de confiance avec toutes les parties prenantes est une priorité en période de crise. Les ports ont dû modifier et adapter leurs plans de continuité des activités et élaborer de nouveaux protocoles pour les scénarios de pandémie en se fondant sur les avis et les recommandations des autorités de santé publique, ainsi qu'en tenant compte des observations formulées par leur personnel de première ligne.

Les ports modernes accordent une grande importance à la sécurité ; le code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires fournit un cadre dans lequel les navires et les installations portuaires peuvent coopérer pour détecter et décourager les actes qui constituent une menace pour la sûreté maritime⁹. Le nombre de points d'accès aux ports a donc pu être rapidement réduit, afin de contrôler la circulation des personnes et des véhicules. Les ports ont également appliqué de nouvelles procédures de sécurité, telles que des contrôles de température à l'entrée et la vérification des certificats de vaccination. Certains ports, en collaboration avec les autorités locales, ont mis en place des tests à flux latéral et installé des salles d'isolement pour les personnes qui attendent les résultats de tests supplémentaires¹⁰. Les ports disposant de services médicaux sur place ont aidé à vacciner l'ensemble du personnel et les autres travailleurs portuaires. Les ports ont également fait appel à des services médicaux extérieurs pour les travailleurs essentiels, les tests étant payés par la société portuaire¹¹.

Enfin, des solutions technologiques ont été mises en place pour permettre au personnel portuaire qui en avait besoin de télétravailler. Les zones de travail des travailleurs essentiels qui doivent être présents sur le site ont été adaptées afin que la santé et la sécurité des travailleurs et des collègues puissent être pleinement prises en compte. Les ports ont collaboré avec les armateurs et avec la Fédération internationale des ouvriers du transport pour s'assurer que les processus de changement d'équipage donnent la priorité à la santé et au bien-être des marins¹².

Recommandations

Deux sessions d'un cours TrainForTrade sur le renforcement de la résilience des ports face aux pandémies ont eu lieu en mars et en juin-juillet 2021, avec la participation de 1 246 professionnels portuaires de 105 pays. Les participants à la deuxième session ont proposé plus de 250 recommandations, qui ont été classées par ordre de priorité à la suite d'un vote en ligne. Les recommandations suivantes ont été regroupées après avoir été examinées et analysées par les participants :

7 Ibid.

8 Dublin Port Company, COVID Coordination Committee, COVID-19 planning and preparedness work group : Staff memos 2020-2021.

9 Voir <https://www.lr.org/en/isps-code/> (date de consultation : 1er février 2022).

10 Voir <https://www.rte.ie/news/business/2021/0126/1192208-hauliers-going-to-france-will-need-negative-virus-test/> (date de consultation : 1er février 2022).

11 Voir <http://www.faapa.info/blog/gpha-has-conducted-768-covid-19-test/> (date de consultation : 1er février 2022).

12 Voir CNUCED, 2021, *Strengthening international response and cooperation to address the seafarer crisis and keep global supply chains open during the ongoing COVID-19 pandemic*, Policy brief No. 91.

- Les ports devraient utiliser les processus de planification de la continuité des activités pour élaborer des protocoles d'action s'appliquant aux scénarios de pandémie, sur la base des recommandations des autorités nationales et régionales.
- Des scénarios de planification d'urgence devraient être élaborés pour appliquer avec succès des mesures préventives et pour définir les réponses appropriées aux cas suspects d'infection en période de pandémie.
- Il est essentiel d'adopter une stratégie de communication adaptée et destinée à toutes les parties prenantes, notamment les employés, les fournisseurs, les clients, les utilisateurs des ports, les organismes publics et les médias.
- Les gestionnaires des ports doivent en priorité sensibiliser les travailleurs portuaires à la façon dont ceux-ci peuvent le mieux préserver leur bien-être physique et mental en période de pandémie.
- La mise à disposition d'installations de vaccination, de centres de dépistage et de modalités de recherche des contacts est un élément clé et s'avère nécessaire pour préserver la santé et le bien-être des travailleurs portuaires.
- La disponibilité et la gestion de technologies appropriées sont primordiales dans une situation de pandémie et les ports doivent veiller à ce que la technologie, les capacités et les mesures de sécurité soient repensées pour prendre en charge le grand nombre de membres du personnel qui dépendent des modalités de télétravail et des communications numériques pour les réunions.
- Les gestionnaires de ports devraient accorder un degré élevé de priorité à la mise en œuvre d'outils de productivité pour le personnel en télétravail et à la numérisation des processus, afin de permettre la poursuite des activités sans interruption tout en améliorant la sécurité et la résilience des technologies de l'information.
- La désignation des travailleurs des transports et des ports comme travailleurs essentiels ayant la responsabilité particulière de maintenir les services peut contribuer à atténuer la désorganisation des chaînes d'approvisionnement, et les ports devraient aménager des "voies vertes" sur les réseaux routiers existants et réserver des postes de mouillage aux navires qui assurent le transport rapide des fournitures d'urgence.



Photo: Puerto de Valencia/Antonio Alcaraz

UNCTAD/PRESS/PB/2022/1 (No. 93)

CONTACT

Mme Shamika N. Sirimanne

Directrice, Division de la technologie
et de la logistique, CNUCED
41 22 917 1167
DTL@unctad.org

Bureau de presse

41 22 917 5828
unctadpress@unctad.org
unctad.org

