



Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement

Distr. générale
28 novembre 2025
Français
Original : anglais

Seizième session

Genève

20-23 octobre 2025

Bâtir des chaînes d'approvisionnement et une logistique commerciale résilientes, durables et inclusives

Table ronde ministérielle

Résumé établi par le secrétariat de la CNUCED

1. Dans son allocution liminaire, la Secrétaire générale de la CNUCED a souligné que les pays en développement sans littoral, les pays les moins avancés et les petits États insulaires en développement subissaient de manière disproportionnée les perturbations des chaînes d'approvisionnement et qu'il importait de promouvoir des chaînes d'approvisionnement résilientes pour favoriser le développement. La transition vers un développement à faibles émissions de carbone, des systèmes numériques et des réseaux commerciaux résilients et inclusifs devait être juste et équitable. La Secrétaire générale de la CNUCED a également souligné la nécessité de rendre les ports résilients face aux changements climatiques, de disposer de corridors de transport en transit, d'adopter des mesures de facilitation du commerce, d'investir dans les infrastructures, d'organiser des formations et d'établir des cadres réglementaires favorables. Enfin, elle a affirmé qu'il était essentiel de traduire en mesures concrètes les enseignements tirés des débats de la table ronde et a annoncé que le deuxième Forum sur les chaînes d'approvisionnement mondiales, organisé en collaboration avec le Gouvernement saoudien et l'Autorité portuaire saoudienne, aurait lieu en Arabie saoudite en 2026.

2. La table ronde portait sur les principales difficultés rencontrées, les solutions envisageables et les possibilités, ainsi que sur un ensemble d'actions à mener en priorité pour renforcer la résilience et la durabilité des chaînes d'approvisionnement dans les pays en développement, qui devait également être examiné lors du deuxième Forum sur les chaînes d'approvisionnement mondiales, en 2026. Elle a réuni les huit intervenants ci-après : le Ministre comorien de l'économie, de l'industrie et des investissements ; le Ministre lesothan du commerce, de l'industrie et du développement des entreprises ; le Ministre algérien du commerce et de la promotion des exportations ; le Directeur général de l'International Federation of Freight Forwarders Associations ; le Ministre saoudien des transports et des services logistiques ; le Ministre panaméen du commerce et de l'industrie ; le Ministre angolais des transports ; le Ministre indien du commerce et de l'industrie.

3. Un intervenant a fait observer que les petits États insulaires en développement, tels que les Comores, étaient vulnérables en raison du risque de perturbation des chaînes d'approvisionnement, des coûts élevés du transport maritime et de leur dépendance à l'égard des importations. Pour renforcer leur résilience, les pays ne pouvaient pas compter uniquement sur l'aide extérieure : ils devaient élaborer leurs propres stratégies nationales de résilience. Les Comores avaient adopté le plan 2030, axé sur le renforcement de la résilience, la sécurité alimentaire et la réduction de la dépendance à l'égard des importations. La



modernisation des infrastructures, la transformation numérique, les réformes douanières, la coopération Sud-Sud et la promotion des investissements étaient essentielles pour transformer les vulnérabilités en atouts potentiels. L'intervenant a exhorté la CNUCED à continuer de soutenir ces efforts au moyen de programmes d'assistance technique et de gestion des risques.

4. Un autre intervenant a souligné que, comme d'autres pays en développement sans littoral, le Lesotho, qui comptait également parmi les pays les moins avancés, faisait face à des difficultés particulières liées à sa situation géographique et était tributaire des ports sud-africains pour son commerce. Le commerce de transit se caractérisait par des retards, des coûts élevés et une imprévisibilité réglementaire à la frontière. Le Lesotho mettait en place une liaison directe vers le port sud-africain le plus proche, Durban, pour réduire les temps de trajet et réaliser des économies, et œuvrait à l'établissement d'un poste frontière unique. À cet égard, une action coordonnée entre les pays en développement sans littoral et les pays de transit était essentielle. La facilitation du commerce, les accords de transit et l'existence d'un corridor d'accès à la mer étaient primordiaux pour les pays en développement sans littoral comme le Lesotho.

5. Un intervenant a exposé les mesures prises par l'Algérie pour renforcer les transports et la logistique dans le contexte de l'intégration économique continentale et de l'Agenda 2063 « L'Afrique que nous voulons ». L'Algérie développait des liaisons entre ses ports et d'autres pays africains, notamment des pays sans littoral, ainsi qu'avec l'Europe et le golfe Persique. La transformation numérique des ports et les investissements dans les infrastructures terrestres visaient à améliorer les performances et à renforcer le commerce terrestre intra-africain. L'intervenant a indiqué que la coopération régionale, le transport multimodal et l'investissement dans les infrastructures étaient essentiels et que la connectivité des transports intérieurs et l'intégration numérique pourraient constituer des thèmes importants lors du deuxième Forum sur les chaînes d'approvisionnement mondiales.

6. Un autre intervenant a fait observer que les perturbations des chaînes d'approvisionnement avaient mis en évidence plusieurs vulnérabilités, telles que l'imprévisibilité des horaires, l'augmentation des coûts et l'allongement des temps de transit. La collaboration entre les parties prenantes, notamment les microentreprises et les petites et moyennes entreprises, était essentielle à la mise en place de chaînes d'approvisionnement résilientes et durables reposant sur des technologies numériques. La connectivité des transports multimodaux, l'investissement dans les infrastructures, le développement de corridors multimodaux, la facilitation du commerce, la transformation numérique et l'échange de données, la conformité réglementaire et le développement des compétences étaient indispensables pour assurer la pérennité des chaînes d'approvisionnement. L'intervenant a exhorté la CNUCED à soutenir la collaboration public-privé, le renforcement des capacités, l'harmonisation numérique et juridique et les partenariats avec les organisations professionnelles du secteur des transports et de la logistique.

7. Un intervenant a souligné que la résilience des services logistiques, les investissements dans les infrastructures, la transformation numérique, le transport multimodal et la gestion des risques étaient essentiels pour garantir un commerce sans entrave. Les aspects suivants étaient primordiaux : modernisation des infrastructures ; mise en place de plateformes numériques telles que « Fasah » pour le commerce et la logistique, afin de faciliter les procédures de dédouanement et de commerce ; collaboration public-privé ; accès à des technologies de pointe ; préparation active aux risques. La résilience des activités commerciales de l'Arabie saoudite montrait que la résistance des chaînes d'approvisionnement aux perturbations favorisait la stabilité économique.

8. Un intervenant a souligné que le canal de Panama avait subi des perturbations liées aux changements climatiques et que le Panama avait renforcé son adaptation aux changements climatiques grâce à des mesures ne reposant pas uniquement sur les infrastructures. La planification à long terme, l'adaptation et l'innovation technologique étaient des conditions indispensables de la résilience des services logistiques, et le renforcement des capacités, la résilience climatique et la gestion durable des ressources étaient essentiels. L'édition 2024 du Forum sur les chaînes d'approvisionnement mondiales avait permis de mesurer combien l'amélioration de la logistique et du transport maritime et la transformation numérique importaient pour permettre au canal de Panama de rester une

artère majeure du commerce mondial. Il était essentiel d'assurer la collaboration internationale et la CNUCED pouvait œuvrer à cette fin en tant que plateforme de dialogue et de partage de données. L'intervenant a estimé que les thèmes suivants mériteraient d'être examinés lors du deuxième Forum sur les chaînes d'approvisionnement mondiales : la décarbonation du transport et des opérations portuaires ; la transformation numérique au service de la résilience et de la transparence ; les systèmes de données et de renseignement logistique.

9. Un intervenant a souligné qu'en Angola, l'amélioration de la connectivité et de la logistique constituait une priorité stratégique, notamment pour ce qui était de stimuler le commerce intra-africain. Les aspects suivants étaient importants : intégration des infrastructures ; participation du secteur privé ; collaboration régionale ; résorption des lacunes en matière d'infrastructures ; réduction des coûts ; accélération de la transformation numérique ; partage d'expériences. Il était également indispensable d'accélérer le développement des corridors et l'amélioration de leur gouvernance. La transformation numérique jouait un rôle déterminant dans l'accélération des procédures et il importait de pérenniser les efforts engagés dans ces domaines thématiques et leur financement. L'intervenant a invité la CNUCED à soutenir ces efforts et à promouvoir l'expansion et le développement des corridors en Afrique.

10. Un autre intervenant a souligné que l'expérience de l'Inde mettait en évidence la nécessité de disposer de chaînes d'approvisionnement résilientes et autonomes. Le développement des infrastructures était essentiel pour soutenir la logistique et l'industrie locale. L'Inde avait lancé un plan directeur national pour les infrastructures. À cet égard, il était important de renforcer les réseaux de transport et de garantir la résilience et la fiabilité des chaînes d'approvisionnement nationales et internationales. Il convenait de privilégier des partenariats internationaux de confiance, plutôt que de se fonder sur le seul critère du coût. La coopération et la collaboration, ainsi que le partage de solutions numériques, notamment en matière de systèmes de paiement, et l'échange de bonnes pratiques pouvaient contribuer à améliorer l'efficacité et à réduire les coûts.

11. Au cours du débat qui a suivi, tous les intervenants ont fait observer que la durabilité, la résilience et la gestion des risques étaient essentielles compte tenu de la fréquence croissante des perturbations des chaînes d'approvisionnement, qui touchaient de manière disproportionnée les pays les plus vulnérables. Ils ont mis en avant les priorités transversales suivantes : développement des infrastructures ; investissements et modernisation dans les différents modes, réseaux et corridors de transport ; innovation ; transformation numérique ; collaboration ; renforcement des capacités.
