



Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement

Distr. générale
25 mai 2012
Français
Original: anglais

Treizième session

Doha (Qatar)
21-26 avril 2012

Montrer la voie à suivre en matière de transport viable de marchandises

Réunion spéciale à l'occasion de la treizième session de la Conférence

Tenue au Centre national des congrès du Qatar, à Doha, le 25 avril 2012

Résumé établi par le secrétariat de la CNUCED

1. Une réunion-débat intitulée «Montrer la voie à suivre en matière de transport viable de marchandises», organisée conjointement par la CNUCED et la Banque asiatique de développement le 25 avril 2012 à Doha, a permis un échange de vues et d'expériences – tirées du secteur public et du secteur privé – concernant la promotion d'un nouveau paradigme de transport durable de marchandises. Des experts de toutes provenances – gouvernements, Banque asiatique de développement, milieux universitaires, administrations portuaires, industrie des transports maritimes – ont débattu de la manière dont les pays en développement pourraient, à la lumière des préoccupations relatives aux changements climatiques, sortir du modèle actuel de transport de marchandises, par trop dépendant de la consommation de combustibles fossiles. Ils se sont plus particulièrement intéressés aux incidences financières et aux conséquences en matière d'investissements, ainsi qu'à la nécessité de mettre en place des mécanismes de financement novateurs.

2. À propos de certains aspects fondamentaux du débat sur le transport durable de marchandises, M. Petko Draganov, Secrétaire général adjoint de la CNUCED, et M^{me} Anne Miroux, Directrice de la Division de la technologie et de la logistique, ont souligné l'actualité et la pertinence de la réunion au regard de la volonté internationale réaffirmée d'atteindre des objectifs de développement durable, notamment à l'occasion de la Conférence Rio+20.

3. La première partie de la réunion a porté sur les perspectives générales. M. Bambang Susantono, Vice-Ministre indonésien des transports, a évoqué la tâche colossale que représentaient l'élaboration et la mise en œuvre de politiques de transport durable de marchandises. Pour parvenir à des systèmes de transport efficaces, il fallait réduire le transport routier et passer à des modes de transport plus écologiques, tels que le rail et le cabotage. La récente augmentation (67%) du trafic de marchandises en Indonésie, qui était passé de 9,4 milliards de tonnes en 2006 à 15,7 milliards de tonnes en 2011, rendait indispensable d'améliorer le rendement énergétique et de réduire les émissions. Le Vice-Ministre a également évoqué la question de la mise en place d'infrastructures de transport

résilientes aux changements climatiques et aux catastrophes naturelles, notamment la création d'une autoroute maritime raccordée au réseau routier des principales îles indonésiennes.

4. Dans le même ordre d'idées, M. Rabah Touafek, Conseiller juridique du Ministère algérien des transports, a présenté les progrès accomplis par son pays dans le domaine des infrastructures et des services de transport et en matière de transport durable, s'agissant notamment de la contribution des réseaux routiers et ferroviaires au développement national ainsi qu'au commerce et à l'intégration dans la région. Ces progrès méritaient d'être soulignés compte tenu des retards engendrés par les troubles politiques qui avaient secoué le pays au cours de la dernière décennie.

5. La deuxième partie de la réunion a été consacrée à l'évolution récente du transport durable de marchandises. M. Alan McKinnon, chef du Département de la logistique et directeur de programmes à l'Université logistique Kühne (Allemagne), a présenté les options qui s'offraient aux gouvernements, à l'industrie des transports et à la société tout entière pour promouvoir un transport durable de marchandises et éviter les externalités négatives d'une augmentation du transport de marchandises.

6. Un cadre général pour le transport durable de marchandises qui décrivait les interactions entre le produit intérieur brut et les externalités liées au transport de marchandises a été proposé, qui classait un large éventail de mesures écologiques en matière de logistique en six catégories, dont la structure de la chaîne d'approvisionnement, la répartition modale, l'utilisation des véhicules, le rendement énergétique et l'intensité des émissions. L'ordre d'importance et l'application de ces mesures dépendaient, dans une certaine mesure, du niveau de développement et de la géographie de chaque pays.

7. Des exemples ont été présentés de la façon dont des autorités locales et des entreprises en Europe et en Inde adaptaient les différentes stratégies possibles pour répondre aux besoins nationaux et locaux. Il apparaissait en particulier nécessaire d'établir des niveaux de référence et d'évaluer les améliorations en matière de réduction des émissions de dioxyde de carbone (CO₂) à partir de données précises. Il fallait par ailleurs que les gouvernements et les organisations internationales recueillent davantage d'informations sur les activités de transport de marchandises et leur impact sur l'environnement.

8. M^{me} Yan Peng, Directrice pour la Chine de l'Initiative pour la pureté de l'air dans les villes d'Asie (CAI-Asie), a présenté un aperçu de l'évolution du transport écologique de marchandises à l'échelle mondiale, et en Asie plus particulièrement. Elle a cité un projet pilote de camionnage élaboré par la CAI-Asie et réalisé en collaboration avec la Banque mondiale et d'autres partenaires dans la province de Guangdong, projet complété par une initiative sur le transport écologique de marchandises lancée par le Ministère chinois des transports et par la China Road Transport Association. Des initiatives similaires, inspirées de l'expérience du projet SmartWay Transport Partnership (États-Unis d'Amérique), devraient apparaître en Inde et dans d'autres pays d'Asie.

9. M. Ko Sakamoto, spécialiste de l'économie des transports auprès de la Banque asiatique de développement, a présenté les instruments de financement de la lutte contre les changements climatiques actuellement disponibles, ainsi que divers nouveaux instruments et sources de financement potentiels. Ces instruments pouvaient contribuer à la promotion d'un transport durable de marchandises de plusieurs manières, notamment en encourageant des initiatives, en rendant viables des projets de faible envergure, en attirant l'attention de la communauté internationale et en mobilisant d'autres flux financiers.

10. La dernière partie de la réunion a été consacrée aux points de vue de l'industrie. M. Ahmad Yousef Almass, Président par intérim de Qatar Ports Management, a présenté le projet de nouveau port de Doha, dont la conception, la planification et la construction étaient réalisées dans le plein respect des principes d'écoviability, avec notamment une réduction de la consommation de carburant, des émissions et des déchets grâce à des améliorations de fonctionnement telles qu'une large utilisation de l'énergie électrique, le raccordement des navires au réseau électrique terrestre, le recours à l'énergie solaire pour les réservoirs et l'éclairage et l'exploitation de navires porte-conteneurs de grande capacité. M. Ramón Gómez-Ferrer, Directeur de l'Autorité du port de Valence, a souligné l'importance des ports dans la mise en place de réseaux de transport durable au niveau mondial. Le port de Valence avait intégré dans sa politique d'entreprise les exigences de protection de l'environnement et de sécurité, si bien que les efforts consentis sur une période d'une quinzaine d'années lui avaient permis de devenir membre du réseau EcoPorts.

11. L'autorité portuaire jouait un rôle primordial dans la promotion des politiques publiques de développement durable et il était essentiel d'associer toutes les parties prenantes et de répondre à leurs besoins opérationnels. M. Dirk Vande Velde, Président de la Cargo Incident Notification Organization (CINO), a dit que son organisation, en tant que plate-forme d'échange d'informations sur des incidents ayant eu des effets sur l'environnement, la santé et la sécurité, avait contribué à éviter le renouvellement d'incidents analogues. La démarche concertée adoptée par la CINO permettait d'associer tous les acteurs de la chaîne du transport maritime international et d'exploiter des outils communs pour recueillir et traiter les informations relatives aux émissions de CO₂ des transports maritimes. En particulier, cela contribuait au suivi des améliorations et encourageait, par des mesures individuelles ou collectives, toutes les parties à adhérer au réseau proposé pour des transports plus durables.

12. Les participants ont souligné la nécessité urgente de disposer de meilleures données sur le transport de marchandises et d'harmoniser la législation relative à des questions spécifiques. M. Jos Verlinden, responsable des transports et de la logistique au Conseil européen de l'industrie chimique (CEFIC), a évoqué la prépondérance de l'industrie chimique dans le domaine du transport de produits chimiques et de la logistique. Une publication récente du CEFIC portant sur la mesure et la gestion des émissions de CO₂ dues au transport de produits chimiques montrait que 40 % des émissions résultaient du transport maritime, lequel devrait donc être pris en compte au même titre que le transport routier dans une perspective de protection de l'environnement. Une harmonisation des intérêts de la recherche universitaires et des besoins de l'industrie permettrait de clarifier davantage les questions spécifiques devant être réglées. Le transport durable de marchandises n'en était qu'à ses débuts et la plupart des entreprises en étaient encore au stade de l'apprentissage. Il faudrait combiner de nombreuses initiatives pour améliorer parallèlement l'efficacité de la logistique et la décarbonisation des transports.

13. Il a été très largement reconnu qu'il fallait adopter des approches multipartites pour concevoir et mettre en œuvre des mesures en faveur du transport durable de marchandises adaptées aux conditions locales. Si les gouvernements pouvaient prendre des mesures d'incitation et travailler en coopération avec l'industrie et d'autres parties prenantes, il faudrait aussi renforcer la coopération entre institutions financières, y compris les banques de développement et les organisations internationales.

14. Les participants ont par ailleurs apprécié les efforts déployés par la CNUCED pour promouvoir un modèle de transport durable de marchandises, notamment dans des régions en développement telles que l'Afrique, où l'application de principes de développement durable pourrait favoriser la mise en place d'infrastructures et de services de transport nouveaux.

15. Les financements et les investissements nécessaires pour passer à un transport durable de marchandises constituaient un enjeu majeur. Il fallait, à cet égard, étudier plus avant les sources et les mécanismes de financement, existants et nouveaux – par exemple, le financement de l'action climatique, les partenariats public-privé – susceptibles d'être mobilisés.

16. Les participants ont réaffirmé la responsabilité qu'avait la CNUCED de promouvoir la coopération entre tous les partenaires désireux d'encourager un transport durable de marchandises. Ils ont invité la CNUCED à poursuivre ses travaux, notamment de recherche et d'analyse, de renforcement des capacités et d'assistance technique. Ils ont également considéré que la CNUCED, en collaboration avec des partenaires partageant les mêmes idées, devrait étudier les possibilités d'utiliser des sources nouvelles comme le financement de la lutte contre les changements climatiques à l'appui du transport durable de marchandises.

17. Un participant a proposé que la CNUCED prenne l'initiative d'organiser, en avril 2013, une conférence où serait inauguré un forum mondial sur le transport écologique de marchandises.
