

**Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique****Soixante-seizième session**

Bangkok, 21 mai 2020

Points 2, 5 c) et 5 f) de l'ordre du jour provisoire\*

**Débat général sur le thème de la session : « Promouvoir la coopération économique, sociale et environnementale sur la question des océans aux fins du développement durable »****Examen de la mise en œuvre du Programme de développement durable à l'horizon 2030 en Asie et dans le Pacifique :****Environnement et développement****Transport****Résumé analytique de l'étude thématique sur la promotion de la coopération économique, sociale et environnementale sur la question des océans aux fins du développement durable****Note du secrétariat***Résumé*

Le présent document comprend le résumé analytique de l'étude thématique intitulée *Changing Sails: Accelerating Regional Actions for Sustainable Oceans in Asia and the Pacific*.

Celle-ci recense et examine, à travers le prisme de la coopération régionale, les domaines essentiels autour desquels les plateformes régionales peuvent mobiliser des solutions interdisciplinaires et intersectorielles pour les océans. Elle met en évidence le manque de données et de statistiques sur les océans, la demande pressante d'un transport maritime inclusif et écologique, la dégradation des stocks halieutiques et les lacunes dans la gestion de la pêche, ainsi que la pression croissante de la pollution marine par le plastique.

L'étude thématique appelle à un meilleur partage des données sur les mers et les océans et à un investissement plus important dans le système statistique national pour la collecte et l'harmonisation de ces données. Elle souligne la nécessité de faire respecter les conventions, normes et règles internationales applicables au transport maritime, à la pêche durable et à la lutte contre la pollution marine, et propose de mettre à profit des initiatives régionales telles que la Journée Asie-Pacifique de l'océan comme moyen de mobiliser les partenariats, de faciliter le partage des données et de soutenir la mise en œuvre et le suivi des normes et règles internationales.

La Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique souhaitera peut-être examiner les conclusions figurant dans le présent document et donner au secrétariat des directives concernant les recommandations qui y sont faites.

\* ESCAP/76/L.1/Rev.1.

## I. Introduction

1. Les océans et leurs ressources sont d'une importance vitale pour l'Asie et le Pacifique. Ressource de base pour des secteurs économiques essentiels tels que le commerce maritime, la pêche et le tourisme, les océans sont aussi une source de bien-être et un élément du patrimoine culturel et identitaire de milliers de communautés côtières. La santé des océans est une condition indispensable du développement durable pour l'Asie et le Pacifique.

2. Cependant, plusieurs signes suggèrent que les océans deviennent plus fragiles. Les effets des changements climatiques et de la pollution marine contribuent à leur dégradation. À cause de pratiques économiques non durables telles que la surpêche, les stocks halieutiques atteignent des niveaux biologiquement non durables.

3. La pandémie de maladie à coronavirus (COVID-19) a entraîné l'arrêt temporaire de l'activité industrielle et la fermeture des écoles et des institutions publiques, ce qui a réduit considérablement l'utilisation des transports et la mobilité humaine dans le monde entier. Cette situation a eu pour conséquence une chute sensible des émissions de dioxyde de carbone et de dioxyde d'azote et une diminution de la pollution atmosphérique, en particulier en Asie et dans le Pacifique. L'épidémie est l'occasion de promouvoir des pratiques plus résilientes et durables. On estime qu'en Chine, les émissions de dioxyde de carbone auraient décliné d'au moins 25 % en février 2020, ce qui représenterait des milliers de vies sauvées uniquement par la baisse de la pollution atmosphérique causée par les usines et les véhicules<sup>1</sup>. Ces estimations montrent que quand les gouvernements prennent des mesures fermes, celles-ci peuvent avoir un effet positif immédiat sur les défis mondiaux tels que la crise climatique et la situation critique des océans.

4. Nombre des défis liés à la conservation et à l'utilisation durable des océans et des ressources marines résident dans la nature transfrontière et très complexe de la gestion des océans. À cela s'ajoute une compréhension fragmentée de l'interaction entre les océans et les activités humaines. Dans ce contexte, les dialogues et les partenariats multipartites sont essentiels pour remédier au morcellement actuel de l'action en faveur des océans.

## II. Renforcement des données et des statistiques pour l'objectif de développement durable n° 14

5. La région de l'Asie et du Pacifique n'a pas encore répondu aux demandes de données formulées dans les mécanismes de suivi et d'examen convenus au niveau mondial concernant le Programme de développement durable à l'horizon 2030, en particulier l'objectif de développement durable n° 14. En ce qui concerne les 10 indicateurs convenus au niveau mondial pour l'objectif 14, on dispose de données suffisantes uniquement pour la cible 14.5 sur la conservation des zones côtières et d'un indicateur de substitution pour la cible 14.1 sur la pollution marine. Les données limitées disponibles suggèrent que la région n'est pas en voie d'atteindre l'objectif 14 d'ici à 2030. D'importantes lacunes subsistent en matière de connaissances sur l'acidification des océans, la pêche et les activités liées à la pêche, et les avantages économiques pour les petits États insulaires en développement et les pays les moins avancés. Les analyses existantes dans ces domaines reposent donc sur des sources de données non officielles.

---

<sup>1</sup> Marshall Burke, « COVID-19 reduces economic activity, which reduces pollution, which saves lives », Global Food, Environment and Economic Dynamics, 8 mars 2020. Disponible à l'adresse suivante : [www.g-feed.com/2020/03/covid-19-reduces-economic-activity.html](http://www.g-feed.com/2020/03/covid-19-reduces-economic-activity.html).

6. Le manque de données relatives à l'objectif 14 peut être attribué au fait qu'aucune méthode n'a été mise en place au niveau mondial, à l'expérience limitée des pays en matière de collecte de données sur les mers et les océans, et au coût élevé de la collecte de données dans les zones économiques exclusives. De nombreux systèmes statistiques nationaux de la région ne sont pas bien équipés pour relever le défi de la coordination de la production et de l'utilisation des données océanographiques dans les différents secteurs nationaux. Dans le même temps, la disponibilité des données est inégale et c'est dans les pays qui en ont le plus besoin que les données manquent cruellement et que les capacités institutionnelles de collecte et d'analyse des données sont insuffisantes. Il est donc urgent que la collaboration régionale vienne en aide aux pays où le manque de données et de capacités institutionnelles est le plus critique, et que des efforts supplémentaires soient faits pour harmoniser les données entre les parties prenantes.

### III. Transition vers un transport maritime inclusif et durable

7. La croissance exponentielle du commerce maritime et de la connectivité maritime en Asie et dans le Pacifique a mis au jour les lacunes persistantes en matière de connectivité et suscité des inquiétudes quant à la sécurité et à l'efficacité du secteur. Alors que les services de transport maritime commencent à prospérer en Asie, le Pacifique reste isolé des échanges mondiaux et régionaux par voie de mer. De plus en plus, l'industrie du transport maritime en Asie et dans le Pacifique est pressée de réduire les pertes en hommes et en matériel et les accidents en mer, et d'optimiser ses opérations. Le dialogue régional est le meilleur moyen d'engager le secteur du transport maritime mondial et régional à trouver une solution aux besoins de connectivité des pays et territoires insulaires du Pacifique et à élaborer des solutions concrètes en vue d'une connectivité maritime plus inclusive, plus sûre et plus efficace.

8. La viabilité du secteur du transport maritime est intrinsèquement liée à la résolution des problèmes de sécurité et à la lutte contre les répercussions de ses activités sur l'environnement. Selon des estimations, les émissions de dioxyde de carbone imputables au transport maritime international pourraient augmenter de 50 à 250 % d'ici à 2050, en fonction de la croissance économique et du développement énergétique futurs<sup>2</sup>. On ne connaît pas encore l'impact de la réduction des activités du transport maritime due à la récente pandémie de maladie à COVID-19, mais les émissions de dioxyde de carbone imputables au transport maritime international pourraient revenir à leur niveau d'avant la pandémie, voire s'envoler, si des mesures supplémentaires ne sont pas prises pour atténuer les effets sur l'environnement. À cet égard, il a été noté que plusieurs conventions, normes et règles internationales avaient été établies afin d'orienter la promotion d'un transport maritime plus sûr et plus durable, comme la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires de 2004<sup>3</sup> et la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer de 1974<sup>4</sup> de l'Organisation maritime internationale. L'application de ces instruments internationaux sera essentielle pour orienter le secteur vers un transport maritime respectueux de l'environnement et durable.

---

<sup>2</sup> Organisation maritime internationale (OMI), *Troisième étude de l'OMI sur les gaz à effet de serre (2014)* (Londres, 2015).

<sup>3</sup> OMI, document BWM/CONF/36, annexe.

<sup>4</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1185, n° 18961.

## IV. Renforcement de la viabilité des pêches

9. La pêche côtière et hauturière joue un rôle central dans le développement socioéconomique de la région et occupe une place importante dans la culture de nombreux pays. En tout, la production de la pêche et de l'aquaculture a généré 3,2 millions de dollars dans le Pacifique en 2014<sup>5</sup> et 85 % des emplois mondiaux du secteur se trouvaient en Asie en 2016<sup>6</sup>. Toutefois, les stocks halieutiques mondiaux montrent des signes de déclin. Les ressources halieutiques côtières sont soumises à la double pression de la dégradation des habitats et de la surexploitation, en particulier dans les zones proches des grandes agglomérations, car il faut répondre à la demande des économies asiatiques en pleine croissance.

10. Les activités de suivi et de gestion scientifiques de la pêche de capture sont limitées et se caractérisent par une méconnaissance partielle des stocks halieutiques et des activités de pêche. D'un côté, le partage de données sur la pêche industrielle transfrontière est soumis à des restrictions et de l'autre, la pêche côtière souffre d'un manque d'informations. Le partage limité des données réduit les possibilités d'analyse intégrée et nuancée de la pêche. Une solution au manque de données consisterait à mettre en place des dispositifs plus ouverts afin de mettre en commun et d'harmoniser les données entre les systèmes statistiques nationaux.

11. Les difficultés que présente la gestion de la pêche de capture marine sont également dues à des contraintes de gouvernance et de réglementation qui empêchent l'application de la législation sur la pêche. Plusieurs accords multilatéraux et instruments facultatifs ont été établis, notamment la Convention sur la diversité biologique<sup>7</sup>, le Code de conduite pour une pêche responsable<sup>8</sup> et l'Accord relatif aux mesures du ressort de l'État du port visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée<sup>9</sup> de l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture. Pour assurer la préservation et l'utilisation durable des océans, il est essentiel que ces accords soient appliqués par les autorités compétentes des pays afin de combler un éventuel vide juridique qui profite aux pratiques de pêche destructrices, à la surpêche et à la pêche illicite, non déclarée et non réglementée. Il faut pour cela transposer les accords multilatéraux dans les lois et politiques nationales en matière de pêche et s'appuyer sur la coopération régionale pour renforcer les capacités institutionnelles d'application là où les besoins sont les plus criants.

## V. Réduction de la pollution des mers par le plastique

12. La pollution des mers par le plastique est devenue un problème urgent pour l'Asie et le Pacifique. Elle est le résultat d'un emballement de la production de plastique, d'une dépendance accrue au plastique à usage unique dans la vie quotidienne et à des systèmes nationaux de gestion des déchets inadaptés. Des mesures doivent être prises d'urgence pour lutter contre la menace grandissante que le plastique fait peser sur les mers et les océans.

<sup>5</sup> Robert Gillett, *Fisheries in the Economies of Pacific Island Countries and Territories* (Nouméa, Communauté du Pacifique, 2016).

<sup>6</sup> Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO), *The State of World Fisheries and Aquaculture: Meeting the Sustainable Development Goals* (Rome, 2018).

<sup>7</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1760, n° 30619.

<sup>8</sup> *Instruments internationaux relatifs à la pêche accompagnés d'un index* (publication des Nations Unies, numéro de vente : F. 98.V.11), sect. III.

<sup>9</sup> FAO, *Rapport de la Conférence de la FAO, trente-sixième session, Rome, 18-23 novembre 2009* (C 2009/REP et Corr.3), annexe E.

13. Des objectifs plus ambitieux de réduction des déchets plastiques ont été établis dans les conventions internationales et les accords multilatéraux sur la pollution marine, comme la Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination<sup>10</sup> du Programme des Nations Unies pour l'environnement et le Cadre d'action sur les débris marins de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN)<sup>11</sup>. Les mesures peuvent être porteuses de changements à condition que des politiques et des cadres nationaux efficaces soient mis en place et appliqués, conformément aux dispositions de ces instruments internationaux.

14. Les dialogues et partenariats régionaux sont essentiels pour partager et développer des politiques nationales innovantes et de nouvelles avancées scientifiques et technologiques afin de réduire la pression croissante des déchets plastiques. La région abrite des pays pionniers dans l'interdiction des plastiques à usage unique comme le Bangladesh, le Bhoutan, l'Inde, la Mongolie et la Papouasie-Nouvelle-Guinée. Des initiatives régionales telles que la Journée Asie-Pacifique de l'océan offrent des possibilités d'échange d'informations, de bonnes pratiques, de données et de statistiques et d'appui technique à l'accélération de la mise en œuvre de l'objectif de développement durable n° 14.

## **VI. Vers une action en faveur des océans porteuse de changements**

15. En transformant l'action en faveur des océans dans les différents domaines d'examen, l'étude thématique offre deux points d'entrée stratégiques pour les mesures à prendre au niveau national. Premièrement, l'investissement dans l'amélioration des systèmes statistiques nationaux et une plus grande transparence dans la mise en commun des données sur les océans sont essentiels pour pallier les défauts de notre connaissance actuelle des océans et les défaillances de notre action en leur faveur. Deuxièmement, l'application systématique des conventions, cadres, normes et règles internationaux existants est fondamentale pour la protection globale et l'utilisation durable des océans.

16. Pour soutenir les efforts nationaux, la coopération régionale doit être renforcée à deux niveaux : d'une part, elle doit appuyer l'application des conventions, cadres, normes et règles internationaux et le suivi de cette application en apportant une assistance technique selon que de besoin ; d'autre part, elle doit miser sur des plateformes régionales inclusives et axées sur l'action, à l'instar de la Journée Asie-Pacifique de l'océan, car elles sont un bon moyen d'établir des partenariats concrets, d'assurer un suivi et un examen efficaces et de mettre en commun les données d'expérience de toutes les parties prenantes et de tous les pays sans exclusion.

## **VII. Questions portées à l'attention de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique**

17. La Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique souhaitera peut-être examiner les questions et les recommandations formulées dans l'étude thématique et résumées dans le présent document et donner au secrétariat des orientations quant à ses activités futures en relation avec les océans, notamment concernant la pollution marine, la connectivité maritime durable et les données et les statistiques.

<sup>10</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1673, n° 28911.

<sup>11</sup> Disponible à l'adresse suivante : <https://environment.asean.org/wp-content/uploads/2019/06/ASEAN-Framework-of-Action-on-Marine-Debris-FINAL.pdf>.