

**Commission économique pour l'Europe****Comité des transports intérieurs****Quatre-vingt-quatrième session**

Genève, 22-25 février 2022

Point 9 c) de l'ordre du jour provisoire

**Questions stratégiques de nature horizontale
et transversale ou d'ordre réglementaire :****Défis et nouvelles tendances dans le domaine des transports
intérieurs, dans différentes régions (déclarations des représentants)****Aperçu des tendances et des défis liés à la COVID-19 en
ce qui concerne la reprise dans le secteur des transports
intérieurs dans différentes régions, et considérations
stratégiques sur la résilience des chaînes
d'approvisionnement mondiales****Note du secrétariat****Mandat et résumé*

Le présent document a été établi conformément à la Stratégie du Comité des transports intérieurs à l'horizon 2030 (ECE/TRANS/288/Add.2) et au rôle que joue le Comité en tant que plateforme des Nations Unies pour les dialogues régionaux, interrégionaux et mondiaux sur les politiques de transport intérieur, plateforme dont la session annuelle fournit une enceinte où les nouveaux défis dans le domaine des transports intérieurs peuvent être examinés. Il a été rédigé par le secrétariat de la CEE en vue de faciliter les débats et les contributions des délégations.

On trouvera dans ce document un aperçu des tendances et des défis liés à la COVID-19 en ce qui concerne la reprise dans le secteur des transports intérieurs dans différentes régions et des considérations stratégiques sur la résilience des chaînes d'approvisionnement mondiales. Ses principales conclusions sont les suivantes :

- Malgré un retour de la croissance économique en 2021, les systèmes de transport intérieur n'ont pas encore réussi à rétablir la résilience des chaînes d'approvisionnement et des systèmes de transport face aux chocs extérieurs ;
- En raison des perturbations continues et croissantes du secteur des transports, en particulier des opérations de transport routier et de l'approvisionnement en composants industriels essentiels, les chaînes d'approvisionnement mondiales ont été constamment perturbées, ce qui a sapé les efforts de relance au niveau mondial ;

* Le présent document a été soumis tardivement faute de ressources suffisantes.



- Ces perturbations génèrent un cercle vicieux qui pourrait favoriser une réorientation à moyen et à long terme de la production mondiale visant à raccourcir les chaînes d’approvisionnement, dans le cadre des stratégies de gestion des risques adoptées par les entreprises et les pouvoirs publics face à la persistance des défaillances. Ces tendances, à leur tour, risquent de compromettre les acquis du développement enregistrés depuis les années 1990 et la réalisation des objectifs de développement durable ;
- Le rétablissement de la résilience des chaînes d’approvisionnement mondiales n’est donc pas seulement une fin en soi, mais aussi un moyen d’atteindre un objectif plus ambitieux, à savoir la réalisation du Programme de développement durable. Le Comité des transports intérieurs et ses organes subsidiaires ont un rôle majeur à jouer en poursuivant l’élaboration et la transformation numérique du cadre réglementaire existant, et en facilitant la conception de stratégies et de plans internationaux de gestion des situations d’urgence.

I. Introduction¹

1. Pendant une grande partie de l’année 2020 et tout au long de l’année 2021, les pays ont eu à relever le double défi consistant à lutter contre la pandémie et à stimuler la croissance économique et le développement. Dans ce combat difficile, les chaînes d’approvisionnement mondiales ont été –et resteront – une composante essentielle du succès des efforts déployés.
2. La première partie du présent document expose les enjeux en ce qui concerne les transports intérieurs ainsi que la résilience et la robustesse des chaînes d’approvisionnement mondiales, à la fois en tant que fin en soi et en tant que moyen de promouvoir le développement durable². Les sections suivantes donnent un aperçu des tendances aux niveaux mondial et régional en rapport avec ce double défi. Ainsi, on trouvera ci-après un tour d’horizon des tendances économiques et épidémiologiques au niveau régional, ainsi qu’une vue d’ensemble des mesures prises et des tendances selon les différents modes de transport. Les sections finales portent sur le rôle que peuvent jouer le Comité des transports intérieurs (CTI) et ses organes subsidiaires pour contribuer aux efforts régionaux et mondiaux visant à rétablir la résilience des chaînes d’approvisionnement dans le secteur des transports intérieurs.

II. Rétablir la résilience des chaînes d’approvisionnement mondiales : des enjeux importants pour le développement mondial

3. La mondialisation, qui a débuté dans les années 1990, s’est fondée sur les avantages évidents que comportait une division internationale ouverte du travail dans le cadre d’un système de production faisant intervenir de nombreux pays, ce qui poussait les pays à coopérer et à maintenir leur ouverture commerciale en temps normal. Les trois piliers du transport international, à savoir le transport aérien, le transport par voie maritime et les

¹ En ce qui concerne le rattachement des pays aux commissions régionales, il importe de noter que de nombreux pays sont membres de plus d’une commission. Dans certains cas, ces pays ont un lien géographique clair avec l’une des commissions et ont donc été considérés aux fins de l’analyse comme appartenant seulement à celle-là. Il y a toutefois deux zones principales dans lesquelles les commissions se superposent : la zone Afrique du Nord-Asie occidentale (pays concernés : Algérie, Égypte, Libye, Maroc, Mauritanie, Soudan et Tunisie) et l’Asie centrale (Azerbaïdjan, Fédération de Russie, Kazakhstan, Kirghizistan, Ouzbékistan, Tadjikistan et Turkménistan). Dans ces deux cas, les pays concernés ont été pris en compte dans l’analyse de chacune des commissions régionales.

² On entend par résilience la capacité d’un système à se rétablir rapidement après avoir subi une atteinte externe. On entend par robustesse la capacité d’un système à résister aux changements sans avoir à adapter sa structure initiale qui reste stable.

transports intérieurs, ont joué un rôle essentiel dans la progression des chaînes de valeur mondiales.

4. La pandémie de maladie à coronavirus 2019 (COVID-19) n'est pas le premier choc ou la première crise ayant suscité des inquiétudes quant à la résilience et à la robustesse des chaînes d'approvisionnement mondiales au cours des cinquante dernières années. La fréquence et l'intensité des chocs, dus notamment à des événements climatiques extrêmes, ont augmenté ces derniers temps. La diversification des structures de production sur le plan géographique contribue à la résilience des économies pendant les crises dans la mesure où les interruptions de l'approvisionnement dans un pays peuvent être compensées par des importations en provenance d'autres pays.

5. La secousse provoquée par la COVID-19 a été différente et ses conséquences ont été plus importantes en raison de sa portée mondiale (sur le plan géographique) et globale (sur le plan sectoriel) et de sa durée. La pandémie de COVID-19 a notamment mis en évidence la fragilité des chaînes d'approvisionnement mondiales. En raison de sa persistance et des incertitudes qui l'entourent, elle risque d'inverser les résultats obtenus sur le long terme et d'avoir des effets néfastes sur l'accès aux marchés mondiaux, alors que ceux-ci avaient contribué à sortir des milliards de personnes de la pauvreté.

6. Le présent document établit une distinction entre deux phases différentes. La phase initiale correspond aux premières mesures prises en 2020, qui ont entraîné une contraction sans précédent de l'économie mondiale et des pénuries de produits essentiels. Pendant cette première phase, l'économie mondiale a fonctionné dans des conditions dictées par les interventions d'urgence nationales et internationales face à la pandémie de COVID-19.

7. Les transports intérieurs ont fait partie des secteurs essentiels touchés. Le secteur des transports a fortement influé sur les mesures nationales et internationales de lutte contre la pandémie, et les a lui-même subies de plein fouet. En ce sens, il convient de noter que la valeur ajoutée directe que le secteur des transports apporte est de l'ordre de 3 à 5 % du produit intérieur brut (PIB) mondial, et les transports représentent en général de 5 à 8 % de la moyenne du total des emplois rémunérés au niveau national.

8. Une étude des premières mesures nationales prises en réponse à la pandémie de COVID-19 montre que, pour contenir la propagation du virus, les pouvoirs publics des pays du monde entier ont restreint le franchissement de leurs frontières pour tout trafic non essentiel, aussi bien de fret que de passagers. Pour ce faire, ils ont soit complètement fermé les frontières, soit imposé des restrictions allant de l'interdiction de délivrance de visas ou l'obligation de présenter des certificats médicaux à l'imposition de périodes prolongées de quarantaine, de consignes de distanciation physique et de diverses mesures, notamment de recherche de contacts (voir ECE/TRANS/2021/13).

9. Ces mesures ont invariablement été prises dans le cadre d'une intervention d'urgence, passant ainsi outre aux procédures, protocoles et mécanismes « standard » existants. Elles ont également été prises de manière non coordonnée entre les différents États, ce qui les a rendues moins efficaces et même plus nuisibles, tant sur le plan épidémiologique que dans la sphère économique.

10. En conséquence, on a vu des images d'innombrables files de milliers de camions bloqués aux frontières du monde entier, qui ont symbolisé le début d'un cercle vicieux, commençant par des mesures nationales non coordonnées et aboutissant à des retards dans la livraison de biens essentiels, tels que des denrées alimentaires et des fournitures médicales, qui ont sapé l'action mondiale menée en vue d'une reprise rapide et durable après la pandémie. On trouvera dans le document ECE/TRANS/2021/13 une vue d'ensemble des mesures relatives aux transports intérieurs prises en réponse à la pandémie de COVID-19 dans différentes régions.

11. En outre, selon l'Organisation mondiale du commerce (OMC), 90 pays ont recouru à plus de 220 mesures temporaires visant à restreindre les exportations.

12. La deuxième phase, couvrant l'ensemble de l'année 2021, a consisté en un rebond de l'économie et des échanges commerciaux au niveau mondial, caractérisé toutefois par des goulets d'étranglement systémiques ayant entraîné à leur tour des pressions inflationnistes accrues et des pénuries de produits et de composants stratégiques essentiels. Au cours de

cette période, tant la résilience que la robustesse des chaînes d'approvisionnement ont été fragilisées. La suite du présent document porte sur les tendances observées au cours de cette deuxième phase et sur les conséquences de celle-ci.

III. Croissance et développement économiques au niveau mondial en période d'incertitude et de vagues pandémiques continues

13. Sur le plan épidémiologique, le nombre de cas confirmés dans le monde en 2021 a été environ neuf fois supérieur à celui de 2020, mais les taux d'hospitalisation, de maladie grave et de mortalité ont baissé progressivement, grâce à la meilleure connaissance des caractéristiques cliniques et épidémiologiques du coronavirus. En outre, toutes les régions et tous les pays ont reconnu le rôle essentiel de la vaccination dans la prévention de la propagation du coronavirus.

14. L'économie mondiale dans son ensemble a connu une forte reprise en 2021, bien qu'avec une large part d'incertitude liée à de nouvelles vagues d'infections par la COVID-19, à des difficultés persistantes sur le marché du travail, à des problèmes récurrents de chaîne d'approvisionnement et à des pressions inflationnistes croissantes. Après une baisse de 3,5 % en 2020, la production mondiale a augmenté de 5,3 à 5,5 % en 2021 (CNUCED 2021), compensant ainsi partiellement les pertes subies en 2020³. Toutefois, sachant que le taux de croissance mondial annuel moyen était de 3 % au cours de la période 2017-2019, le revenu mondial sera encore inférieur de 3,7 % à ce qu'il aurait été en 2022 si la tendance antérieure à la pandémie avait été maintenue⁴. Le commerce de marchandises a rebondi, les échanges mondiaux de biens dépassant le niveau d'avant la pandémie, mais cela a entraîné plusieurs goulets d'étranglement dans les chaînes d'approvisionnement et des incertitudes quant à la poursuite de cette tendance. Les pressions inflationnistes croissantes dans de nombreux pays font peser des risques supplémentaires sur la poursuite de la reprise.

15. En décembre 2021, les inégalités d'accès aux vaccins dans le monde persistaient. Le nombre de doses de vaccin pour 100 personnes dans les pays les moins avancés s'élevait à seulement 23,9 contre 147,4 dans les pays développés. Les problèmes d'approvisionnement et les contraintes budgétaires nationales continuent de limiter l'accès de nombreux pays en développement aux vaccins (Situation et perspectives de l'économie mondiale, 2022).

16. La hausse des pressions inflationnistes à l'échelle mondiale, en partie déclenchée par les défaillances des chaînes d'approvisionnement et la difficulté d'accès aux composants essentiels, fait peser des risques supplémentaires sur la reprise. Le taux d'inflation globale au niveau mondial a atteint, selon les estimations, 5,2 % en 2021, soit plus de 2 points de pourcentage de plus que le taux tendanciel de ces dix dernières années (Situation et perspectives de l'économie mondiale, 2022). Un durcissement plus rapide que prévu des conditions monétaires mondiales constitue un autre défi majeur.

17. Dans ce contexte, le secteur des transports a fortement influé sur les mesures nationales et internationales de lutte contre la pandémie, et les a lui-même subies de plein fouet. Tout indique que les impacts épidémiologiques et économiques ont été très différents d'une région à l'autre comme entre pays de la même région.

18. Cette situation caractérisée par une reprise inégale et des difficultés émergentes a forcé des répercussions importantes sur la mise en œuvre du Programme de développement durable. Cela est particulièrement pertinent quand on sait que les transports intérieurs sont essentiels pour le développement économique et social de tous les pays, ainsi que pour la coopération régionale et mondiale et la production et la distribution des marchandises.

³ Nations Unies, Situation et perspectives de l'économie mondiale, 2022.

⁴ Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), Rapport sur le commerce et le développement, 2021, https://unctad.org/system/files/official-document/tdr2021_en.pdf.

19. Compte tenu de ces facteurs sous-jacents, il est d'autant plus important que l'on dresse l'inventaire des défis et des nouvelles tendances en lien avec la COVID-19 qui sont influencés par le secteur des transports intérieurs et qui ont une incidence sur celui-ci, dans différentes régions. À cette fin, le présent document offre une vue d'ensemble des tendances économiques et épidémiologiques au niveau régional. Il donne également un aperçu général des mesures prises et des tendances selon les différents modes de transport. Enfin, il traite de questions stratégiques relatives au rôle des chaînes d'approvisionnement dans la réalisation des objectifs de développement durable et au rôle du Comité.

IV. Performance économique et tendances épidémiologiques par région

A. Région de la Commission économique pour l'Afrique

Performance économique

20. Selon les estimations, le taux de croissance du PIB global de la région de la Commission économique pour l'Afrique (CEA) a été de 3,8 % en 2021 (Situation et perspectives de l'économie mondiale, 2022). La pandémie a entraîné une récession sans précédent, qui a réduit à néant des années de progrès en matière de développement. En conséquence, on estime actuellement que le PIB régional par habitant ne retrouvera pas son niveau d'avant la pandémie, même dans le meilleur des cas, avant 2024⁵. La reprise des échanges commerciaux internationaux dans la région de la CEA est essentielle. Au troisième trimestre de 2021, les exportations totales de la région ont augmenté de 40 % par rapport à la même période en 2020, et de 22 % par rapport à la même période en 2019. La reprise des importations de marchandises dans la région a été légèrement inférieure à celle des exportations. Le volume total des importations a augmenté de 31 % par rapport à la même période en 2020, et de 21 % par rapport à la même période en 2019. Le processus de reprise en Afrique du Sud suit les mêmes tendances que celui de la région dans son ensemble. Au troisième trimestre de 2021, les exportations de biens ont augmenté de 40 % par rapport à la moyenne de la période précédant la pandémie, tandis que les importations de biens ont légèrement augmenté, de 9 %.

Situation épidémiologique

21. La région de la CEA doit faire face à un taux d'incidence cumulé de 1 859 cas pour 100 000 habitants, ce qui est très inférieur au taux mondial (6 339 cas pour 100 000 habitants). Cependant, en ce qui concerne le taux de létalité (1,51 %), elle se classe au deuxième rang mondial. Il est utile de préciser que le continent africain enregistre le taux de vaccination le plus faible (20,71 %) et le taux de vaccination complète le plus faible (15,69 %) au niveau mondial, ce qui soulève de graves préoccupations au sujet de la répartition équitable de la vaccination dans le monde.

B. Région de la Commission économique pour l'Europe

Performance économique

États-Unis d'Amérique

22. Aux États-Unis d'Amérique, la croissance rapide de la demande intérieure s'est heurtée à l'augmentation des contraintes pesant sur l'offre en raison des retards logistiques et des perturbations des chaînes d'approvisionnement mondiales, en particulier de la pénurie d'intrants industriels, notamment de semi-conducteurs. La reprise a été fortement tributaire de la demande intérieure, tandis que la demande extérieure a été faible. Les pressions inflationnistes qui en ont résulté, et qui devraient persister en 2022 en raison des difficultés

⁵ CNUCED, Rapport sur le commerce et le développement, 2021, https://unctad.org/system/files/official-document/tdr2021_en.pdf.

qui subsistent au niveau des chaînes d'approvisionnement, pourraient s'aggraver si une nouvelle vague d'infection devait se propager. Les incertitudes liées à la pandémie de COVID-19, les pressions inflationnistes croissantes et les décisions de politique monétaire correspondantes ont une incidence sur les perspectives économiques. Ainsi, la croissance devrait ralentir et s'établir à 3,5 % en 2022, après avoir atteint un taux vigoureux de 5,5 % en 2021.

Union européenne

23. Les pays de l'Union européenne ont rencontré de graves difficultés au cours du second semestre de 2021, en raison de la perturbation des chaînes d'approvisionnement et de la pénurie de main-d'œuvre. L'industrie automobile, dont l'importance est cruciale pour plusieurs pays de l'Union européenne, a dû réduire sa production en raison de la pénurie de semi-conducteurs. Néanmoins, l'économie de l'Union européenne a renoué avec la croissance en 2021 et a enregistré par la suite une hausse des exportations, notamment vers la Chine et les États-Unis d'Amérique. Après une contraction de 6 % en 2020, le PIB de la région a connu une croissance estimée à 4,7 % en 2021 (Situation et perspectives de l'économie mondiale, 2022). Cette amélioration des résultats économiques en 2021 a également été marquée par le rétablissement des mesures de confinement en réaction à une recrudescence des cas de COVID-19 (variant Omicron), et par une hausse de l'inflation au cours du second semestre.

24. Au troisième trimestre de 2021, les échanges commerciaux internationaux de l'Union européenne ont retrouvé leur niveau d'avant la pandémie. Par rapport à la moyenne de 2019, les importations de biens de l'Union européenne ont augmenté de 16 % et les exportations de 9 %, même si, par rapport au deuxième trimestre de 2021, les exportations de biens ont légèrement diminué, de deux points de pourcentage.

Fédération de Russie

25. La croissance des exportations et des importations de biens de la Fédération de Russie est restée forte. Par rapport à la moyenne de 2019, au troisième trimestre de 2021, la valeur des importations de marchandises de la Fédération de Russie avait augmenté de 21 %, et les exportations avaient progressé de 32 %. Par rapport aux deux premiers trimestres de 2021, le volume des échanges commerciaux internationaux de la Fédération de Russie est également en constante augmentation⁶.

Communauté d'États indépendants, Géorgie et Europe du Sud-Est

26. La croissance économique a également repris dans la région de la Communauté d'États indépendants (CEI) en 2021, les restrictions à la mobilité et à l'activité ayant été assouplies ou supprimées, la demande intérieure s'étant renforcée et l'environnement extérieur étant devenu plus favorable, notamment grâce à la forte hausse des prix des produits de base. Le PIB global de la CEI et de la Géorgie, après avoir diminué de 2,6 % en 2020, a connu une croissance estimée à 4,3 % en 2021 (Situation et perspectives de l'économie mondiale, 2022). Certains pays de la CEI ont ensuite constaté une hausse marquée de l'inflation. La reprise économique a été fortement entravée par les ruptures d'approvisionnement et la hausse des prix des denrées alimentaires et de l'énergie.

Situation épidémiologique

27. La région de la CEE enregistre le taux d'incidence cumulé le plus élevé de toutes les régions de l'ONU, à savoir 12 605 cas pour 100 000 habitants. Ce taux est environ deux fois supérieur au taux d'incidence cumulé mondial, qui s'élève à 6 339 cas pour 100 000 habitants. Cependant, le taux de létalité des personnes infectées dans la région de la CEE (1,45 %) est inférieur au taux moyen mondial, bien que le nombre absolu de décès cumulés y soit le plus élevé (183 cas pour 100 000 habitants), ce qui peut être attribué au fait

⁶ CNUCED, « Global Trade Update », novembre 2021, https://unctad.org/system/files/official-document/ditcinf2021d4_en.pdf.

que la population entièrement vaccinée est beaucoup plus nombreuse dans la région de la CEE, où la couverture vaccinale est de 56,02 %, que dans les autres régions de l'ONU.

C. Région de la Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes

Performance économique

28. Bien que la région de la Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes (CEPALC) ait subi les pertes dues à la COVID-19 les plus lourdes au niveau mondial en 2020, l'économie de cette région a rebondi à l'issue de la crise liée à la pandémie : après une contraction record de 7,4 % en 2020 (Situation et perspectives de l'économie mondiale, 2022), son PIB a connu une croissance estimée à 6,5 % en 2021. Toutefois, la pandémie pourrait avoir des effets néfastes durables sur l'économie des pays de la région, notamment une hausse du chômage et de la pauvreté, un accroissement des inégalités et une augmentation du fardeau de la dette.

29. En 2020 le ralentissement du secteur du tourisme et la diminution des envois de fonds en provenance des États-Unis d'Amérique ont plongé l'Amérique centrale (à l'exception du Mexique) et les Caraïbes dans une profonde récession, caractérisée par une contraction à deux chiffres du PIB dans de nombreux pays insulaires. En revanche, en supposant que le rythme des vaccinations s'accélère et que la plupart des restrictions imposées aux voyages internationaux soient levées, la région devrait connaître une reprise rapide à la fin de 2021 et retrouver en 2022 son taux de croissance d'avant la pandémie⁷.

30. La reprise des échanges commerciaux dans la région de la CEPALC est vigoureuse. Par rapport au troisième trimestre de 2020, la valeur totale des importations de biens dans la région a augmenté de 50 % et la valeur totale des exportations s'est accrue de 43 %. Par rapport à la même période en 2019, la valeur totale des importations a augmenté de 23 % et la valeur totale des exportations s'est accrue de 26 %.

Situation épidémiologique

31. La région de la CEPALC présente un taux d'incidence cumulée de 7 752 cas pour 100 000 habitants, soit le deuxième taux le plus élevé au monde après celui de la région de la CEE. Toutefois, la région enregistre actuellement un taux de létalité élevé (1,81 %), supérieur à la moyenne mondiale. La proportion de personnes entièrement vaccinées s'élève à 51,07 %.

D. Région de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique

Performance économique

32. Au troisième trimestre de 2021, les exportations de l'Asie ont augmenté de 25 % par rapport à la période précédant la pandémie, tandis que les importations y ont augmenté de 21 %. Les échanges commerciaux internationaux dans leur ensemble ont renoué avec la croissance à un rythme soutenu. Au troisième trimestre de 2021, les exportations des pays du Pacifique ont augmenté de 47 % en glissement annuel par rapport à 2020 et de 29 % par rapport à 2019, tandis que les importations n'ont augmenté que de 18 % par rapport à 2020 et de 14 % par rapport à 2019⁸.

⁷ CNUCED, Rapport sur le commerce et le développement, 2021, https://unctad.org/system/files/official-document/tdr2021_en.pdf.

⁸ CNUCED, « Global Trade Update », novembre 2021, https://unctad.org/system/files/official-document/ditcinf2021d4_en.pdf.

Situation épidémiologique

33. La région de la CESAP connaît un taux d'incidence cumulé de 3 101 cas pour 100 000 habitants, ce qui est nettement inférieur au taux mondial (6 339 cas pour 100 000 habitants). Toutefois, le taux de létalité dans la région (1,36 %) est relativement élevé. Par ailleurs, le taux de vaccination complète y est aussi relativement élevé (49,62 %).

E. Région de la Commission économique et sociale pour l'Asie occidentale

Performance économique

34. Le PIB de la région de la Commission économique et sociale pour l'Asie occidentale (CESAO) a connu une croissance estimée à 4,7 % en 2021, après s'être contracté de 3,4 % en 2020 (Situation et perspectives de l'économie mondiale, 2022). Par rapport à la même période en 2020, la région a bénéficié d'un rebond considérable du volume de ses échanges commerciaux internationaux. Au troisième trimestre de 2021, les importations totales de biens ont augmenté de 34 % et les exportations totales de 42 % en glissement annuel. Toutefois, il faudra encore un certain temps pour revenir à une situation stable en moyenne comme avant la pandémie. À l'heure actuelle, les volumes d'importation et d'exportation de biens ont augmenté respectivement de 18 % et de 19 % en glissement annuel par rapport à 2019⁹. Cette situation est principalement liée à la baisse des prix du pétrole et de la demande. Selon les estimations de la CNUCED, le rebond de la demande mondiale et la remontée progressive des prix et de la production du pétrole au niveau international contribuent à stimuler l'activité économique dans la région de la CESAO¹⁰.

Situation épidémiologique

35. La région de la CESAO présente un taux d'incidence cumulé de 5 095 cas pour 100 000 habitants, lequel est inférieur au taux mondial (6 339 cas pour 100 000 habitants). Le nombre d'infections et de décès est resté relativement faible dans la région, et le taux de létalité, de 1,11 %, est le plus bas de toutes les régions de l'ONU. Cependant, le taux de vaccination complète dans la région est relativement faible, puisqu'il n'est que de 31,09 %.

V. Aperçu des incidences sur le secteur des transports, selon les modes de transport et les mesures prises

36. Les tendances et les mesures prises en réaction à la pandémie en ce qui concerne le secteur des transports sous-tendent les tendances régionales mentionnées plus haut. Les entreprises et les travailleurs du secteur du transport routier ont été touchés de manière disproportionnée, bien que de manières différentes, au cours de la deuxième année de la pandémie, par rapport à la première. Les fortes hausses de la demande, les restrictions liées à la COVID-19 qui sont toujours en vigueur, les pénuries de conducteurs et l'augmentation drastique du prix des carburants ont engendré un ensemble de conditions qui ont encore aggravé les perturbations des chaînes d'approvisionnement. En conséquence, les préoccupations liées à la main-d'œuvre, la hausse du prix des carburants, les restrictions liées à la pandémie dans le secteur, ainsi que le taux de renouvellement des conducteurs et les faillites, ont contribué à déstabiliser les systèmes de transport et à aggraver les perturbations des chaînes d'approvisionnement.

37. Les incidences sur le secteur du transport ferroviaire ont été plus mitigées aux niveaux mondial et régional. Par rapport au transport routier, le rail a connu relativement moins de perturbations, même au plus fort de la première phase de la pandémie. Alors que les camions étaient bloqués dans des encombrements, le chemin de fer pouvait transporter des volumes importants sans qu'il y ait de contact, même sur de longues distances, car la main-d'œuvre

⁹ CNUCED, « Global Trade Update », novembre 2021, https://unctad.org/system/files/official-document/ditcinf2021d4_en.pdf.

¹⁰ CNUCED, Rapport sur le commerce et le développement, 2021, https://unctad.org/system/files/official-document/tdr2021_en.pdf.

nécessaire était nettement plus réduite et les itinéraires étaient stables. Comme les trains nécessitent moins de procédures douanières et de tests de dépistage du coronavirus, les chemins de fer n'ont pas connu d'engorgements aux frontières. Bien entendu, la pandémie a eu des répercussions sur les sociétés de fret en raison de son impact sur le secteur industriel, qui s'est traduit par une baisse de la demande en raison de la diminution des volumes, par exemple, dans les secteurs de l'automobile et de l'acier.

38. Le transport par voie navigable a été gravement touché par l'épidémie de COVID-19, qui a provoqué une réduction drastique des volumes de marchandises transportées, notamment au cours de la période allant de mars à juin 2020. Les activités les plus fortement entravées ont été le trafic de passagers et le travail des équipages, y compris le remplacement des membres d'équipage. Le renouvellement des certificats des bateaux et des certificats des membres d'équipage a aussi été considérablement touché. En raison des perturbations dans les chaînes d'approvisionnement, certains ports et terminaux intérieurs se sont retrouvés face à une accumulation de conteneurs vides, ce qui a provoqué une saturation des dépôts et une désorganisation des opérations quotidiennes.

39. En ce qui concerne les chaînes d'approvisionnement dans le secteur maritime, la croissance des échanges commerciaux maritimes avait déjà été faible en 2019, puisqu'elle s'élevait à 0,5 %, mais en 2020, elle a diminué de 3,8 %, et le volume total est tombé à 10,65 milliards de tonnes, soit une diminution de 422 millions de tonnes. En 2020, les pays en développement, y compris les pays en transition d'Asie, ont compté pour 60 % des marchandises chargées (exportations) et 70 % des marchandises déchargées (importations) dans le monde. Une grande partie de cette croissance a eu lieu en Asie de l'Est, notamment en Chine, et on a également assisté à une forte augmentation des volumes sur la route transpacifique du transport de marchandises conteneurisées reliant l'Asie de l'Est à l'Amérique du Nord. Une proportion moins importante des échanges a eu lieu dans les pays développés, qui ont représenté 40 % des exportations maritimes mondiales (marchandises chargées) et 31 % des importations (marchandises déchargées). Les parts de l'Amérique latine et de l'Afrique sont restées plus modestes¹¹.

40. La demande ayant chuté à cause de la pandémie de COVID-19, l'une des mesures prises par les transporteurs maritimes a été de réduire l'offre en annulant des services. Les cas de navigation à vide ont augmenté de manière considérable. Le fait que les principaux transporteurs aient choisi de réduire leurs capacités a permis d'éviter des réductions des prix des services de transport par conteneurs, mais le niveau d'endettement élevé des transporteurs de conteneurs continue de leur faire courir un risque d'insolvabilité. En outre, les prix du transport de marchandises ont augmenté fortement malgré la réduction du volume du transport par conteneurs. En particulier en septembre 2021, les prix ont atteint un nouveau sommet, dépassant les 10 900 dollars des États-Unis. Cela s'explique par le fait que le transport par conteneurs, en raison de sa complexité et de son caractère transcontinental, a été gravement perturbé par la pandémie de COVID-19 en raison de divers facteurs, tels que la fermeture ou la saturation des ports et la pénurie de main-d'œuvre et de nouveaux conteneurs de transport. En outre, les importations en provenance d'Asie vers les États-Unis d'Amérique ont augmenté d'environ 40 % en 2021 par rapport à 2019, tandis que le volume des exportations est resté pratiquement le même. Pour toutes ces raisons, les transporteurs n'ont pas été en mesure d'utiliser leurs capacités et de répondre pleinement à la demande de transport par conteneurs, qui n'avait que légèrement augmenté par rapport à 2019, ce qui a fait grimper les tarifs du fret à des niveaux records. Un autre facteur connexe est l'augmentation du coût des carburants pendant la pandémie.

41. En ce qui concerne les chaînes d'approvisionnement dans le secteur de l'aviation, le transport aérien international et le fret aérien ont été interrompus de manière prolongée, ce qui constitue une situation encore plus grave que celle des transports intérieurs, en raison de la fermeture des frontières et des obligations de quarantaine imposées aux voyageurs internationaux. En avril 2020, les voyages aériens internationaux se sont presque entièrement interrompus et les transports aériens de fret ne représentaient que 20 % de leur niveau de l'année précédente. Le fret aérien est moins touché par la COVID-19 que le transport aérien

¹¹ CNUCED, Maritime Transport Report, 2021, https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2021_en_0.pdf.

de passagers, le transport aérien international de passagers étant resté pratiquement bloqué pendant la pandémie. Néanmoins, étant donné qu'une grande partie du fret aérien est constituée par le fret en soute lié au transport de passagers, bien que le taux de croissance variable de la capacité de fret reste positif, la croissance de la capacité totale de fret reste négative depuis 2020.

42. Cependant, le fret aérien a joué un rôle important dans la livraison en temps voulu de marchandises de grande valeur en raison des engorgements du transport maritime dus à la pandémie. La ruée soudaine sur les appareils médicaux et les équipements de protection individuelle au début de la pandémie et l'essor du commerce électronique qui a suivi ont encore renforcé ce segment de marché. Face à cette situation, des compagnies aériennes à court de liquidités et en quête de solutions de rechange pour limiter leurs pertes financières ont transformé des avions de transport de passagers en appareils de transport de marchandises. Cette réorientation a entraîné une augmentation de 50 % des recettes du fret en glissement annuel au cours du premier trimestre de 2021, mais elle n'a pas suffi à compenser la chute brutale des flux de passagers, qui a entraîné une baisse de 65 % des recettes globales¹². Comme l'indiquent les données mentionnées ci-après, on estime que les recettes totales des compagnies aériennes de fret se rétabliront, même pendant la pandémie de COVID-19.

VI. Mesures stratégiques et rôle essentiel du renforcement de la résilience des chaînes d'approvisionnement

43. En grande partie à cause des perturbations majeures des chaînes d'approvisionnement examinées plus haut, les appels en faveur d'une diversification géographique des chaînes de production et d'une augmentation de la part de la production locale se sont intensifiés, car les préoccupations relatives à la sécurité de l'approvisionnement ont gagné en importance par rapport aux considérations d'efficacité et de coût. Selon la CNUCED, après la pandémie de COVID-19, les entreprises vont probablement réorienter leurs priorités vers un renforcement de la résilience de leurs chaînes d'approvisionnement en les raccourcissant, afin de réduire le risque de perturbation des chaînes et d'accroître l'autosuffisance¹³. La CNUCED prévoit également que la relocalisation et la délocalisation à proximité se développeront progressivement. Selon cette organisation, les flux mondiaux d'investissements étrangers directs, frappés de plein fouet par la pandémie de COVID-19, ont chuté de près de 33 % en 2020 pour s'établir à 1 000 milliards de dollars, soit un montant bien inférieur au plancher atteint après la crise financière mondiale il y a dix ans¹⁴. Les investissements dans l'industrie et les nouveaux projets d'investissement dans les infrastructures des pays en développement ont été particulièrement touchés.

44. Si ces premiers signes confirment une évolution à plus long terme de la division mondiale du travail dans le secteur manufacturier, le risque est qu'à moyen et à long terme, afin de garantir l'approvisionnement en biens et services essentiels, les pouvoirs publics optent pour des stratégies de production prévoyant la relocalisation ou la rélocalisation en tant que solution privilégiée de gestion des risques. Ces stratégies peuvent à leur tour avoir une incidence sur la réalisation des objectifs fondamentaux de développement durable, notamment la réduction de la pauvreté dans le monde. En définitive, depuis le début des années 1990, le principal moteur qui a permis à des milliards de personnes de sortir de la pauvreté a été l'essor des chaînes de valeur mondiales, grâce auquel des régions défavorisées ont pu avoir part à la répartition mondiale de la production et bénéficier de manière durable de gains en matière de développement. Cette étape majeure du processus de développement est désormais remise en question.

¹² https://unctad.org/system/files/official-document/tdr2021_en.pdf.

¹³ CNUCED (2020), *World Investment Report 2020 - International Production Beyond the Pandemic* (Rapport sur l'investissement dans le monde 2020 : la production internationale à l'issue de la pandémie). Nations Unies.

¹⁴ CNUCED (2021), *World Investment Report 2021 - Investing in sustainable recovery* (Rapport sur l'investissement dans le monde 2021 : investir dans une reprise durable), Nations Unies.

45. Ainsi, il est devenu évident que le rétablissement de la résilience et de la robustesse des chaînes d'approvisionnement n'est pas seulement une fin en soi, par exemple pour le secteur des transports et pour les opérateurs et les travailleurs de ce secteur. C'est également un moyen d'atteindre un objectif plus ambitieux, qui est de préserver les progrès réalisés en matière de développement dans le monde.

VII. Le rôle des conventions des Nations Unies relatives aux transports intérieurs et du système réglementaire international dans le renforcement de la résilience des transports intérieurs dans un contexte de pandémie mondiale

46. À ses quatre-vingt-troisième (25-28 février 2020) et quatre-vingt-quatrième (23-26 février 2021) sessions plénières, le Comité des transports intérieurs a joué un rôle de premier plan dans la recherche d'un consensus sur le rôle essentiel des transports pour ce qui est de conduire la reprise mondiale après la pandémie et de renforcer la résilience face aux crises futures, notamment en approuvant une résolution ministérielle intitulée « Renforcer la résilience de la connectivité des transports intérieurs dans les situations d'urgence : appel urgent à une action concertée » (ECE/TRANS/304, annexe I).

47. Face à la pandémie, le Comité des transports intérieurs et ses organes subsidiaires ont continué à élaborer et mettre en œuvre une nouvelle génération d'instruments juridiques destinés à favoriser la dématérialisation ou l'informatisation des procédures applicables aux transports et au franchissement des frontières, ainsi que le recours aux mécanismes et réseaux existants pour accélérer la reprise économique post-COVID-19 des Parties contractantes, et ainsi soutenir l'action que mènent les États membres en faveur d'un redressement durable. Parmi les mesures prises figurent la mise à profit et l'accélération de la dématérialisation ou informatisation des instruments juridiques existants relatifs aux transports et aux procédures de franchissement des frontières, avec notamment le système international eTIR et la lettre de voiture électronique (eCMR). Les Parties contractantes à la Convention TIR se sont félicitées de l'accélération de la mise au point du système eTIR et de sa promotion en tant qu'outil garantissant des opérations de franchissement fluide des frontières sans papier et sans contact, qui permet de garder les frontières ouvertes tout en protégeant les camionneurs et les douaniers contre le virus. À ce jour, 16 Parties contractantes ont officiellement demandé à être connectées au système eTIR.

48. En outre, grâce au réseau réunissant les États Membres/Parties contractantes et les principaux acteurs du secteur des transports qui a été établi par les instruments juridiques concernés, il a été possible de créer dans le cadre du sous-programme Transports un observatoire des changements de situation des postes frontière dus à la pandémie de COVID-19 (« Observatory on Border Crossings Status due to COVID-19 »). On trouve sur cette plateforme des informations actualisées sur la situation actuelle de 174 États Membres de l'ONU et sur les pratiques et mesures nationales qu'ils ont mises en œuvre en réponse à la pandémie.

49. Les conventions des Nations Unies suivantes, qui relèvent de la compétence du Comité des transports intérieurs, peuvent être importantes pour leurs Parties contractantes dans la gestion des pandémies et des situations d'urgence transfrontières (ECE/TRANS/2021/4) :

- Convention internationale de 1982 sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières ;
- Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (1975)
- Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) et Protocole additionnel à la CMR concernant la lettre de voiture électronique (e-CMR).

50. Le Comité des transports intérieurs, en tant qu'organe de tutelle des groupes de travail dont les activités sont axées sur le transport intermodal et qui sont chargés de la facilitation du passage des frontières (SC.1, SC.2, SC.3, WP.5, WP.24 et WP.30), est particulièrement bien placé pour promouvoir les débats relatifs à la gestion internationale des situations d'urgence en tant que moyen d'accroître la résilience des systèmes de transport intérieur face aux chocs extérieurs (voir ECE/TRANS/2022/19).
