



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Quatre-vingt-cinquième session

Genève, 21-24 février 2023

Point 12 de l'ordre du jour provisoire

Connectivité des transports intérieurs et programme de développement durable à l'horizon 2030 : défis à relever et possibilités à exploiter pour la croissance économique et le développement au niveau mondial

Note de cadrage sur la table ronde 2022 du Comité des transports intérieurs intitulée « Connectivité des transports intérieurs et programme de développement durable 2030 : défis à relever et possibilités à exploiter pour la prospérité économique et le développement au niveau mondial »

Note du secrétariat

I. Introduction

1. À ses quatre-vingt-troisième (25-28 février 2021) et quatre-vingt-quatrième (22-25 février 2022) 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.
2. Malgré les efforts inlassables des États membres, la reprise et la prospérité économique n'ont pas encore permis de retrouver les niveaux de développement durable d'avant la pandémie. Il reste à relever des défis considérables pour la mise en œuvre du Programme 2030 et la réalisation des objectifs de développement durable, et la connectivité des transports intérieurs est essentielle pour obtenir des avancées à l'échelle mondiale.
3. À cette fin, conformément à la mission du Comité qui consiste, entre autres, à renforcer la connectivité et la mobilité des transports aux niveaux régional et interrégional, et suite aux délibérations du Bureau du Comité, la table ronde de la quatre-vingt-cinquième session du Comité portera sur le thème suivant : « Connectivité des transports intérieurs et programme de développement durable à l'horizon 2030 : défis à relever et possibilités à exploiter pour la prospérité économique et le développement au niveau mondial ». Alors que le secteur des transports intérieurs est confronté à de multiples crises, cette table ronde réunira des acteurs mondiaux dans le cadre d'un débat stratégique sur la manière dont la connectivité des transports intérieurs et le programme de développement durable à l'horizon 2030 peuvent contribuer à régler les problèmes actuels et à définir des méthodes permettant de tirer parti



des possibilités à exploiter pour la prospérité économique et le développement au niveau mondial. Les objectifs proposés pour la table ronde concordent avec le mandat du Comité, qui est de promouvoir le développement coordonné, entre les gouvernements, des infrastructures pour le transport routier, ferroviaire et fluvial, ainsi que pour le transport combiné, en vue de réaliser une connectivité cohérente des réseaux de transports internationaux.

4. Même si la table ronde portera principalement sur les répercussions de la pandémie et de la crise géopolitique actuelle sur le système de transport international, en raison de son rôle incontournable dans les chaînes d'approvisionnement et de valeur mondiales, les participants aborderont également d'autres questions pressantes qui ont un effet marquant sur la transformation des systèmes de transport contemporains, telles que l'importance de la décarbonisation, de la transition numérique et de l'adaptation aux changements climatiques.

II. Justification et contexte

5. Ces dernières années, le système de transport international et, par extension, l'ensemble de la chaîne de valeur mondiale ont subi plusieurs chocs externes consécutifs. Depuis le début de l'année 2020, la pandémie entrave les opérations des compagnies de transport maritime et fluvial tout au long de la chaîne d'approvisionnement et dans les différents sous-secteurs, ce qui entraîne des encombrements aux postes frontières terrestres et dans les ports maritimes, des pénuries de main-d'œuvre, une forte augmentation des coûts du transport maritime en raison de la pénurie de conteneurs et de main-d'œuvre, ainsi qu'un manque d'espace d'entreposage et de services logistiques. À compter de février 2022, les conséquences de la pandémie ont été exacerbées par la guerre en Ukraine et le blocus des ports de la mer Noire qui en a résulté, ainsi que par la destruction massive des infrastructures de transport et l'interruption brutale des possibilités de transit par route, rail ou voies navigables intérieures.

6. Parmi les principaux facteurs externes qui s'inscrivent en toile de fond de ces bouleversements géopolitiques figurent la pression accrue exercée sur le secteur des transports en vue de sa décarbonisation (ou, au minimum, de la diversification de sa consommation d'énergie), la forte pression en faveur de la transition numérique et de l'automatisation des processus de transport, ainsi que la nécessité croissante, compte tenu de l'augmentation de la fréquence et de l'ampleur des phénomènes météorologiques extrêmes, d'adapter les infrastructures de transport aux défis posés par les changements climatiques.

7. Pendant la pandémie et lors de la période qui a immédiatement suivi, alors qu'il était manifeste que le système de transport international et les chaînes d'approvisionnement mondiales avaient subi des perturbations majeures, l'idée s'est répandue que la mondialisation avait atteint ses limites et que la relocalisation des chaînes d'approvisionnement (ou leur délocalisation dans un pays proche) était mieux à même d'établir les conditions d'une prospérité économique durable en permettant, d'une part, la proximité géographique et, d'autre part, des niveaux plus élevés de prévisibilité de la chaîne d'approvisionnement, notamment pour les produits devant être expédiés rapidement. La délocalisation dans un pays proche et la régionalisation tendent effectivement à renforcer la résilience des systèmes de transport et de commerce en réduisant la durée d'acheminement et en diminuant l'interdépendance interrégionale, mais les échanges commerciaux sur de longues distances contribuent également, quoique différemment, à la résilience, dans la mesure où ils favorisent la spécialisation ainsi que la division du travail et permettent des économies d'échelle. À cet égard, il convient de noter que l'industrie manufacturière mondiale, en particulier, continuera sans doute, pendant plus longtemps, à dépendre de l'approvisionnement international, car elle est fortement tributaire de la demande étrangère ou des fournisseurs étrangers. Alors que, à l'instar de la pandémie, la guerre en Ukraine a stimulé la régionalisation des chaînes d'approvisionnement, son principal effet, à ce jour, a été de dynamiser les échanges commerciaux sur de longues distances avec l'Union européenne, laquelle a, par exemple, augmenté ses importations d'énergie en provenance de pays plus éloignés afin de réduire sa dépendance en gaz et en pétrole vis-à-vis de la Fédération de Russie. Il semble donc que la relocalisation et la régionalisation structurelles des chaînes d'approvisionnement ne se concrétiseront pas immédiatement, car il s'agit de

transformations qui prendront du temps, tout en étant néanmoins susceptibles de jouer un rôle plus important à moyen terme et d'exercer une influence sur les attentes en matière de développement du système de transport intérieur.

8. Parallèlement aux problèmes susmentionnés, le monde est également confronté à une crise climatique à évolution rapide, qui a un effet sur la manière dont les systèmes de transport intérieur sont gérés. Pour le secteur des transports, les conséquences sont doubles :

a) Compte tenu du fait qu'en 2019, par exemple, les émissions directes de gaz à effet de serre émanant du secteur des transports représentaient 23 % des émissions mondiales de CO₂ liées à la production d'énergie¹. Ces émissions contribuent de manière significative aux changements climatiques et doivent donc être prises en compte dans le cadre des mesures d'atténuation portant sur la décarbonisation et le transfert modal ;

b) Parallèlement, les infrastructures et les opérations de transport subissent de plein fouet les changements climatiques et l'évolution des événements météorologiques extrêmes, tels que l'augmentation de la fréquence et de l'intensité des précipitations, qui peuvent entraîner des glissements de terrain ou des inondations, la hausse marquée des températures moyennes, qui peut endommager les infrastructures, ou d'autres phénomènes qui obligent le secteur à définir des mesures d'adaptation et des programmes d'intervention et à les mettre en œuvre afin d'assurer la continuité du service.

III. Objectifs de la table ronde du Comité des transports intérieurs

9. Sur la base de l'analyse ci-dessus, la table ronde de cette année a pour objectif de faire le point sur les bouleversements décrits plus haut et leur incidence sur la connectivité des réseaux de transport intérieurs en tant qu'éléments clés des chaînes d'approvisionnement mondiales. Elle sera l'occasion d'étudier de manière plus approfondie les avantages et les inconvénients des chaînes d'approvisionnement mondialisées et permettra d'échanger des points de vue sur les prochaines étapes envisageables pour la mise en place d'un système de transport international résilient et prêt à relever les défis d'aujourd'hui et de demain.

10. La table ronde permettra aux responsables du transport et des chaînes d'approvisionnement d'échanger leurs points de vue sur :

a) L'expérience acquise aux niveaux national et international en ce qui concerne l'approvisionnement groupé au niveau régional ou mondial, ainsi que le rôle du secteur des transports dans son ensemble et des transports intérieurs, en particulier ;

b) La résilience des réseaux de transport et des centres nodaux à l'appui d'un approvisionnement groupé au niveau régional ou mondial, y compris la résilience face aux risques liés aux changements climatiques, aux urgences géopolitiques ou aux pandémies ;

c) Les mesures qu'il convient de prendre pour renforcer la résilience du secteur des transports face à tous les futurs aléas internationaux et contribuer ainsi à accélérer la reprise économique mondiale.

¹ Sur ces émissions, 70 % provenaient des véhicules routiers, tandis que 1 % provenait du transport ferroviaire, 11 du transport maritime et fluvial et 12 % du transport aérien. Source : 022, « Climate Change 2022 - Mitigation of Climate Change », Sixième rapport d'évaluation du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat, Groupe de travail III : https://report.ipcc.ch/ar6/wg3/IPCC_AR6_WGIII_Full_Report.pdf.

Annexe

Programme provisoire

Thème de la table ronde : « Connectivité des transports intérieurs et programme de développement durable 2030 : défis à relever et possibilités à exploiter pour la prospérité économique et le développement au niveau mondial ».

24 février 2023, 15 heures-18 heures, Palais des Nations, Genève

15 heures-15 h 15 **Déclarations liminaires et allocutions de bienvenue**

15 h 15-16 h 15 **Le point sur les effets immédiats des défis auxquels est confronté le système de transport intérieur et leur incidence sur le développement économique mondial**

16 h 15-16 h 30 **Pause**

16 h 30-17 h 30 **Actions et plans actuels des gouvernements et des organisations internationales – l’approvisionnement groupé au niveau mondial ou régional et ses effets sur la gestion des systèmes de transport intérieur**

17 h 30-18 h 00 **Renforcer la résilience du secteur des transports intérieurs face aux crises actuelles : un rôle envisageable pour le Comité**
