



DÉCLARATION COMMUNE SUR LA CONTRIBUTION DU COMMERCE INTERNATIONAL ET DES CHÂÎNES D'APPROVISIONNEMENT À UNE REPRISÉ SOCIO-ÉCONOMIQUE DURABLE DURANT LA PÉRIODE DE COVID-19

16 septembre 2020

Nous vivons dans un monde profondément interconnecté. En raison de la pandémie de maladie à coronavirus 2019 (COVID-19), le monde entier se trouve dans une situation sans précédent. Cette crise, qui fait naître un sentiment de détresse humaine, a engendré un ralentissement économique qui a des répercussions sur l'action que nous menons pour améliorer les moyens de subsistance et atteindre les objectifs de développement durable (ODD) des Nations Unies.

Avant la crise, les transports maritimes, qui assurent la circulation des denrées alimentaires, de l'énergie et des matières premières du monde entier, ainsi que celle des produits manufacturés et des composants, acheminaient plus de 108,9 billions de tonnes-km par an¹. Ils assuraient plus de 80 % du commerce mondial en volume et 60 à 70 % du commerce mondial en valeur. Deux millions de gens de mer exploitaient les navires marchands du monde entier. Les transports maritimes étaient donc devenus indispensables à la prospérité et au développement durable.

Les transports aériens ont acheminé quelque 4,5 milliards de passagers et 223 milliards de tonnes-km de fret en 2019, tandis que le fret aérien représente 35 % de la valeur des marchandises transportées, tous modes de transport confondus². Le nombre total de professionnels de l'aviation titulaires de licences, qui comprend les pilotes, les contrôleurs aériens et les techniciens de maintenance, était de 887 000 en 2019³.

Les modes de transport terrestre (route, rail et navigation intérieure) constituent des liens vitaux pour le commerce intrarégional dans toutes les régions du monde. Dans la région paneuropéenne, 6,15 billions de tonnes-km ont été acheminés par la route, 6,09 billions de tonnes-km par le rail et 654 milliards de tonnes-km par les voies navigables intérieures⁴.

¹ Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) et Organisation maritime internationale (OMI).

² Données préliminaires de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

³ Statistiques et prévisions sur le personnel de l'OACI.

⁴ Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE), 2018 ou dernière année disponible.

Toutefois, comme l'ont montré les mesures initiales visant à limiter la propagation de la pandémie de COVID-19, l'action coordonnée limitée qui a alors été menée à l'échelle nationale, et qui comportait la réduction des déplacements et la fermeture des frontières, a eu une incidence négative sur le monde d'aujourd'hui, qui est profondément interconnecté. Cette action a eu des répercussions sur toutes les activités de transport, ce qui a entraîné une perturbation des chaînes d'approvisionnement et des flux commerciaux. En conséquence, la livraison et la disponibilité de produits essentiels tels que les denrées alimentaires ou les médicaments sont devenues un défi commun à relever, qui a sapé la capacité des pays à lutter contre la COVID-19 et à amorcer une reprise économique durable.

Les données et les prévisions préliminaires indiquent par exemple de graves répercussions sur les économies du monde entier :

- la diminution des volumes de transport par voies intérieures pourrait atteindre jusqu'à 40 % en 2020 dans la région paneuropéenne⁵;
- la diminution des volumes de transport de fret pourrait atteindre jusqu'à 50 % d'ici la fin de 2020 dans la plupart des régions d'Asie⁶;
- la valeur des exportations et des importations régionales devrait se contracter respectivement de 23 et 25 % en Amérique latine et dans les Caraïbes⁷;
- les pertes totales de recettes par les compagnies aériennes de la région arabe sont estimées en 2020 à environ 38 milliards de dollars des États-Unis (soit quelque 53 % des recettes de 2019)⁸;
- les compagnies aériennes africaines pourraient perdre plus de 6 milliards de dollars des États-Unis de recettes et la contribution du secteur au PIB des pays du continent pourrait diminuer de 28 milliards de dollars des États-Unis. En outre, 3,1 millions d'emplois liés au secteur sont menacés sur le continent⁹.

Au vu des données préliminaires et des enseignements tirés à ce jour de la pandémie, afin de favoriser la reprise socio-économique et de rendre les chaînes d'approvisionnement plus résistantes et plus durables, il faut améliorer l'efficacité de la coordination et de la coopération entre les modes de transport et par-delà les frontières.

Pour améliorer la sûreté et l'efficacité d'un système de transport intermodal, il convient d'avoir recours aux instruments des Nations Unies, tels que la Convention TIR des Nations Unies et son système international eTIR, la Convention CMR et son protocole eCMR et le Système douanier automatisé (SYDONIA). Ces instruments permettent d'assurer le transport interfrontalier des marchandises sans nécessiter de contrôles physiques et de réduire les contacts entre les personnes.

⁵ Estimations de la CEE.

⁶ Évaluation de la Commission économique et sociale des Nations Unies pour l'Asie et le Pacifique (CESAP)

⁷ Étude de la Commission économique des Nations Unies pour l'Amérique latine et les Caraïbes (CEPALC).

⁸ Commission économique et sociale des Nations Unies pour l'Asie occidentale (CESAO)

⁹ Commission économique et sociale des Nations Unies pour l'Afrique (CEA)

La gestion coordonnée des frontières au moyen de guichets uniques permet aux importateurs et aux exportateurs de communiquer par voie électronique avec tous les organismes concernés. Les normes internationales régissant l'échange de données, comme celles qui ont été élaborées par le CEFAC-ONU, contribuent également à réduire les contacts physiques et à améliorer la rationalisation des processus.

La coopération régionale en matière de facilitation des échanges et de connectivité des transports demeure indispensable lorsqu'il s'agit de répondre aux besoins et aux priorités spécifiques tout en s'efforçant d'aligner les solutions sur les normes mondiales.

Il faut prendre en considération la crise à laquelle font face les gens de mer qui ne peuvent pas embarquer à bord de navires ou en débarquer, afin de maintenir les transports maritimes opérationnels et de prévenir la rupture des chaînes d'approvisionnement.¹⁰ Actuellement, les gens de mer sont des victimes indirectes de la crise liée à la COVID-19, car les restrictions de voyage en ont bloqué des dizaines de milliers à bord de navires ou les ont empêché d'embarquer à leur bord. Au mois d'août 2020, on estime qu'il faut rapatrier immédiatement plus de 300 000 personnes, et qu'un nombre encore beaucoup plus élevé dont le contrat a expiré auraient déjà dû rentrer chez elles. Un nombre comparable de gens de mer doivent embarquer d'urgence à bord de navires pour les remplacer.

Il faut prendre dûment soin de faciliter l'arrivée, le départ et le transit des aéronefs qui effectuent des vols de secours, car il faut de toute urgence assurer la durabilité de la chaîne d'approvisionnement mondiale en fret aérien et de ses liens avec d'autres modes de transport, afin de maintenir la disponibilité continue d'équipements médicaux ainsi que de masques et d'autres produits liés à la santé et à l'hygiène.

La Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), l'Organisation maritime internationale (OMI), l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique (CEA), la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE), la Commission économique des Nations Unies pour l'Amérique latine et les Caraïbes (CEPALC), la Commission économique et sociale des Nations Unies pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) et la Commission économique et sociale des Nations Unies pour l'Asie occidentale (CESAO) rappellent que les transports internationaux et les chaînes d'approvisionnement intégrées jouent un rôle essentiel dans la réalisation des objectifs de développement durable des Nations Unies et dans le maintien de la fluidité des échanges commerciaux dans le cadre de la lutte mondiale contre la COVID-19.

Nous nous félicitons des efforts considérables déployés par ses États Membres pour faciliter le commerce et le transport dans le monde entier. Néanmoins, ainsi qu'il a été souligné plus haut, nous reconnaissons les obstacles persistants aux échanges commerciaux et à la connectivité des transports dans toutes les régions du monde.

Nous appelons donc tous les gouvernements à maximiser la contribution du commerce international et des chaînes d'approvisionnement à un redressement socio-économique durable dans la période postérieure à la COVID-19, en faisant davantage appel aux normes et instruments juridiques internationaux et en renforçant la coopération régionale et sectorielle.

¹⁰ L'expression "gens de mer" comprend le "personnel maritime", les "pêcheurs" et le "personnel du secteur énergétique offshore".

Nous soulignons qu'il est important de mettre en œuvre aux niveaux mondial et régional des mesures harmonisées et mutuellement acceptées. Ces mesures devraient être compatibles avec les prescriptions à suivre en matière de sûreté et de sécurité, proportionnées à l'amélioration de la santé publique, souples dans toute la mesure du possible (octroi d'exemptions et de dérogations le cas échéant) pour permettre une reprise économique viable, et comporter des clauses de sauvegarde de manière à ne pas fausser les marchés. En ce qui concerne les transports aériens, les États sont invités à suivre les principes clés présentés dans le rapport du Groupe de travail sur la récupération des aéronefs (CART) du Conseil de l'OACI et à mettre en œuvre ses recommandations et directives.¹¹

Dans cette situation sans précédent où les contacts physiques ne sont pas recommandés, l'automatisation et la dématérialisation sont des facteurs clés qui facilitent le commerce et le transport. C'est pourquoi nous appuyons la poursuite de la numérisation des procédures commerciales et douanières, par l'utilisation des normes mondiales des Nations Unies, afin de garantir l'échange rapide et sûr de données et d'informations concernant le fret et les moyens de transport. Cela doit aller de pair avec l'adhésion aux instruments juridiques des Nations Unies sur les transports et leur pleine mise en œuvre, en particulier ceux qui concernent la facilitation des transports et le commerce sans papier.

La coopération régionale et sectorielle devrait servir à mettre en place des accords collectifs en vue de faire face à la pandémie et d'assouplir les restrictions en matière de commerce et de transport. À cet égard, nous souhaitons mentionner le projet de réaction rapide des Nations Unies sur la connectivité des transports et du commerce en période de pandémie, qui vise à aider les pays ciblés par le projet à mettre en œuvre les solutions des Nations Unies en faveur des transports et du commerce internationaux sans contact, sans discontinuité et en mode collaboratif.

Reconnaissant qu'il faut préserver la fluidité du commerce transfrontalier en ces temps critiques, nous encourageons les États à adopter une approche fondée sur la gestion des risques pour rétablir la connectivité aérienne, terrestre et maritime avec un minimum de restrictions, tout en empêchant la propagation de la COVID-19, en protégeant la santé et la sécurité des chauffeurs de véhicules, des équipages et du personnel des agences frontalières, ainsi qu'en renforçant la confiance du public dans le commerce et les moyens de transport. Conformément aux recommandations de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS), les mesures de dépistage ne devraient pas être utilisées comme un moyen isolé mais plutôt comme un élément d'une stratégie à plusieurs niveaux. En ce qui concerne les transports aériens, la mise en place d'un couloir de santé publique (PHC) peut garantir que les activités de fret aérien, d'entretien, d'exploitation de transbordeurs et de livraisons aériennes seront "exemptes de COVID-19".¹²

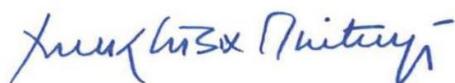
La collaboration, la coordination et la solidarité internationales seront essentielles pour relever le défi mondial sans précédent que constituent la pandémie et ses répercussions à long terme. Nous devrions aussi conjuguer nos actions afin de déterminer et de lever tout obstacle réglementaire inutile à la reprise des activités après la pandémie et de faciliter les transports maritimes et les échanges internationaux en cette période difficile. Nous demandons donc aux gouvernements d'engager le processus de révision des accords commerciaux internationaux et régionaux, si cela est jugé nécessaire, et de s'assurer qu'ils contiennent des dispositions visant à faciliter le commerce et les transports en période de crise et de pandémie.

¹¹ <https://www.icao.int/covid/cart/Documents/CART%20Report%20Final.pdf>.

¹² <https://www.icao.int/covid/cart/Documents/CART%20Report%20Final.pdf>, page 12.

À plus long terme, certaines mesures visant à faire face à la crise liée à la COVID-19 pourraient présenter d'importants avantages connexes, par exemple elles pourraient imprimer un nouvel élan aux investissements en matière de numérisation et de connexions ininterrompues.

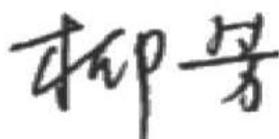
Nous appelons donc nos États Membres à prendre les mesures qui conviennent pour faciliter le commerce et les transports et pour préserver l'intégrité des chaînes d'approvisionnement. Nous souhaitons aussi réaffirmer que nous appuyons les États Membres dans l'action qu'ils mènent pour assurer une reprise socio-économique durable au cours de l'après COVID-19 dans l'intérêt de tous.



Mukhisa Kituyi
Secrétaire général de la CNUCED



Kitack Lim
Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale



Fang Liu
Secrétaire générale de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)



Vera Songwe
Secrétaire exécutive de la Commission économique et sociale des Nations Unies pour l'Afrique (CEA)



Olga Algayerova
Secrétaire exécutive de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE)



Alicia Bárcena
Secrétaire exécutive de la Commission économique des Nations Unies pour l'Amérique latine et les Caraïbes (CEPALC).



Armida Salsiah Alisjahbana
Secrétaire exécutive de la Commission économique et sociale des Nations Unies pour l'Asie et le Pacifique (CESAP)



Rola Dashti
Secrétaire exécutive de la Commission économique et sociale des Nations Unies pour l'Asie occidentale (CESAO)
