

ASSOCIATION DES ETATS DE LA CARAIBE (AEC)

XXXI^e REUNION DU COMITE SPECIAL SUR LE TRANSPORT

Mardi 23 août – en visioconférence

PROJET DE RAPPORT DU RAPPORTEUR

I. CÉRÉMONIE D'OUVERTURE

La XXXI^e réunion du Comité spécial sur le Transport s'est tenue le mardi 23 août 2022 par visioconférence et a été présidée par **Mme Sandra Casanova, Conseillère auprès de l'Assemblée de la Collectivité de Martinique en sa qualité de Présidente du Comité spécial sur le Transport de l'AEC**. Ont également assisté virtuellement les Représentants des Vice-Présidents du Comité spécial, la République coopérative du Guyana et la République bolivarienne du Venezuela, ainsi que le Représentant de la Barbade en qualité de rapporteur.

Étaient présents à la réunion seize (16) États membres, trois (3) membres associés, deux (2) observateurs fondateurs et trois (3) observateurs. La liste des participants est jointe en **annexe 001**.

La Présidente a salué les participants et a présenté la réunion comme étant une plateforme potentielle pour la mobilisation des parties prenantes dans la promotion de la croissance et de la modernisation de l'industrie du transport régional. Elle a réitéré l'engagement de l'AEC envers le développement de la Grande Caraïbe. Les défis actuels induits par la pandémie et les changements concomitants dans le secteur du transport régional ont été soulignés. Elle a également souligné les opportunités offertes par la pandémie, en mettant l'accent sur le renforcement de la coopération régionale et l'adoption de nouvelles technologies qui peuvent apporter des solutions face aux effets induits par les chocs exogènes sur l'industrie.

La Présidente a souligné l'opportunité unique qui s'offre aux acteurs clés de l'industrie de mettre en œuvre des initiatives qui permettront d'améliorer la participation des territoires aux chaînes d'approvisionnement régionales et mondiales. Elle a indiqué que cette tentative ne peut être menée à bien qu'avec une coopération étroite et solide entre tous les acteurs, à tous les niveaux, dans le but d'améliorer la connectivité intrarégionale. Elle a exprimé son espoir d'une discussion fructueuse lors de la réunion et a encouragé les participants à garder à l'esprit la nécessité d'une collaboration continue et de l'innovation pour parvenir à un secteur des transports flexible et robuste. Elle a fait référence à la capacité de la Grande Caraïbe à devenir un leader en matière de transport et de logistique, à condition que la région adopte une stratégie d'action collective. La

Présidente a souhaité à tous une réunion fructueuse et a remercié les participants pour leur attention.

Le Secrétaire Général de l'AEC, S.E. Rodolfo Sabonge, a prononcé son discours d'ouverture et a chaleureusement accueilli les participants à la réunion. Il a fait état d'une brève réflexion sur l'impact de la pandémie de COVID-19 et de la guerre entre la Russie et l'Ukraine sur le transport mondial et régional. Il a souligné l'augmentation drastique des coûts du transport, la baisse de la qualité des services et l'impact sur les prix des produits énergétiques en raison des perturbations de la chaîne d'approvisionnement et de l'aggravation de la guerre. Il a rappelé à la réunion l'importance de disposer d'un système de transport efficace et rentable pour soutenir la reprise des industries du commerce et du tourisme, qu'il considère comme les secteurs les plus importants pour le bien-être économique de la Grande Caraïbe.

Le Secrétaire Général a saisi l'occasion pour rappeler la position unique de l'AEC dans la résolution et l'amélioration du transport régional. Il a expliqué les difficultés à trouver des solutions au problème du transport régional sans tenir compte du marché régional et mondial. Il a ensuite souligné les efforts de l'AEC pour le développement d'une stratégie de transport maritime et de logistique pour la Grande Caraïbe adoptant une approche inclusive qui tient compte des besoins et de la dynamique de l'offre et de la demande de toutes les sous-régions tout en exploitant les avantages compétitifs des membres qui sont en mesure de faciliter la connectivité de la région.

En outre, le Secrétaire Général a souligné la question de la sécurité alimentaire dans la région et a indiqué que le transport, la géographie, la distance ainsi que l'offre et la demande déterminent la viabilité financière des services. Sans un réseau de transport efficace et rentable, il n'est pas possible de parvenir à une plus grande sécurité et une plus grande autosuffisance dans le domaine alimentaire. Il a réitéré le besoin de solutions régionales qui prennent en compte tous les pays de la Grande Caraïbe, par opposition aux solutions sous-régionales, avec pour objectif de permettre la création d'un réseau de transport fonctionnel. A cet égard, il a souligné la position unique de l'AEC qui inclut tous les membres de la région en vue d'élargir l'espace économique du CARICOM et d'autres groupes sous-régionaux afin de faciliter l'intégration économique régionale.

En outre, le Secrétaire Général a attiré l'attention sur la mission de l'AEC en matière de transport, laquelle consiste à établir des liaisons aériennes et maritimes entre les pays de la région, et a évoqué la réalisation de cet objectif dans le cadre du Plan d'action 2022-2028 de l'AEC. Réaffirmant l'importance d'une approche régionale, il a noté la nécessité de donner la priorité à l'élimination de l'absence d'un réseau de transport efficace et économique, en particulier à la lumière des conditions actuelles du marché. Le Secrétaire Général a souligné l'engagement de l'AEC à transformer le secteur du transport en un secteur intégré et durable. Il a exprimé son souhait d'avoir une discussion qui apporterait l'expérience et l'expertise nécessaires pour façonner les priorités du plan de l'AEC pour

l'année à venir et le besoin de partenariat et de coopération en vue de la mise en œuvre du plan d'action de l'AEC.

La Directrice de l'AEC pour le Commerce et le développement durable, Mme Safiya Horne-Bique, a souhaité la bienvenue aux participants à la réunion et a souligné l'importance de la réunion en tant que plateforme pour analyser et conceptualiser le secteur du transport de la Grande Caraïbe. Elle a réitéré l'importance du développement du secteur du transport comme étant une partie fondamentale de la circulation des biens et des personnes à travers le monde, favorisant l'activité économique et le développement. Elle a également rappelé les nombreux défis du système de transport régional et a identifié les questions clés qui doivent être abordées. Les défis mondiaux qui affectent la région ont également été identifiés comme une pression croissante sur un écosystème de transport déjà fragile et une augmentation drastique des coûts. La Directrice s'est faite l'écho de la nécessité d'atténuer ces problèmes pour développer une industrie plus compétitive. Les caractéristiques d'un écosystème de transport amélioré ont été identifiées, à savoir des opérations transfrontalières efficaces, des opportunités de qualité pour les populations autochtones et une réduction des impacts environnementaux.

Pour insister sur le rôle critique du transport, la Directrice a démontré les contributions du transport régional au développement économique. Elle a souligné le rôle critique du transport dans la facilitation de l'intégration régionale qui, selon elle, reste une composante importante du mandat de l'AEC pour fédérer la région par voie aérienne et maritime. Elle a également réitéré la nécessité d'une approche collaborative du développement du transport régional et a souligné que la réunion sectorielle destinée aux partenaires et parties prenantes du transport était une occasion de créer des partenariats. Elle a exprimé son espoir d'une discussion fructueuse et dynamique.

SESSION I : RÉUNION SECTORIELLE DESTINÉE AUX PARTENAIRES ET AUX PARTIES PRENANTES DU SECTEUR DU TRANSPORT

II. RÉUNION SECTORIELLE DESTINÉE AUX PARTENAIRES ET AUX PARTIES PRENANTES DU SECTEUR DU TRANSPORT

1. Contexte et présentation générale

- ***Orientations stratégiques et priorités pour le développement du transport régional - S.E. Rodolfo Sabonge, Secrétaire Général de l'Association des Etats de la Caraïbe (AEC)***

Le Secrétaire Général a mis en contexte le secteur du transport régional en donnant un bref aperçu des questions et des défis mondiaux actuels. Il les a résumés en quatre (4) questions majeures : la demande des consommateurs et les importations, les capacités et les coûts du transport au niveau mondial, les questions environnementales

et les questions géopolitiques actuelles ainsi que les vulnérabilités. Il a démontré l'effet combiné que ces questions continuent d'avoir sur le système de transport. Il a attiré l'attention sur la régionalisation du commerce comme une invitation à réduire les émissions de carbone, qu'il a soulignée comme étant une opportunité d'obtenir plus pour moins en se concentrant sur les routes de transport présentant des coûts logistiques plus faibles financièrement parlant et en termes d'impact environnemental. Il a fait remarquer que les augmentations des coûts de transport maritime provoquent une inflation disproportionnée et une augmentation du coût de divers produits. Il a indiqué que nous sommes beaucoup plus vulnérables qu'auparavant. Il a également souligné l'augmentation du coût des produits énergétiques et son effet sur le coût des denrées alimentaires, entraînant ainsi une augmentation de la facture des importations alimentaires de la région.

Le Secrétaire Général a souligné que la localisation géographique de la Grande Caraïbe représente une opportunité pour examiner et déterminer les possibilités de créer des itinéraires et des horaires de transport abordables pouvant servir d'alternatives régionales aux itinéraires extrarégionaux. Il a été noté qu'en raison du manque de connectivité, la région n'est pas attrayante pour les opérateurs de transport, d'où la nécessité de cette analyse pour déterminer des itinéraires plus attrayants et rentables. Il a encouragé la proposition d'initiatives de financement innovantes telles que les partenariats public-privé (PPP). Il a fait remarquer la gravité de l'effet du déclin du volume de passagers par voie aérienne. Il a souligné que la région est plus proche de la reprise qu'auparavant, mais que la capacité et la fréquence des voyages aériens ont diminué par rapport aux années précédentes. Cela affecte directement la connectivité aérienne, le tourisme et d'autres produits de base.

En outre, le Secrétaire Général a récapitulé les propositions de l'AEC en matière de transport dans le Plan d'Action de l'AEC qui inclut le mandat de fédérer la Grande Caraïbe par voie aérienne et maritime. Pour ce faire, il a souligné les principaux domaines d'activité pour le transport dans lesquels l'AEC entreprendra des travaux. Il s'agit notamment de cadres pour le progrès maritime et logistique, de la coopération en mettant l'accent sur les technologies innovantes, de la focalisation sur les PPP afin de disposer de ressources pour améliorer le système de transport, du renforcement des capacités ainsi que de la formation. Ces éléments permettent aux pays membres d'accéder à l'information et de partager les meilleures pratiques. Il a été indiqué que dans le Plan d'action de l'AEC, les actions stratégiques se concentrent sur l'exploitation des avantages compétitifs de la région dans le but de mieux développer la connectivité du transport. Il a affirmé que cela conduira finalement à une augmentation de la compétitivité économique, à une plus grande exposition au marché et à la facilitation ainsi qu'à la promotion des investissements. Il a indiqué que les actions stratégiques liées au transport seraient mises en œuvre par le biais du plan de mise en œuvre de l'AEC qui propose diverses activités de premier plan.

Le Secrétaire Général a également profité de l'occasion pour mettre en évidence les priorités en matière de transport pour la période 2022-2023, à savoir les travaux sur la stratégie de transport maritime et de logistique au niveau régional ainsi que la mise en place d'un système régional de ferries avec la possibilité d'un partenariat avec la Banque de développement des Caraïbes (BDC) pour créer un réseau de ferries fonctionnel dans la région. Ces projets seront étayés par des travaux visant à soutenir la transformation numérique du secteur régional du transport et le renforcement des capacités. Il a noté que les projets prévus, au regard des capacités et des ressources mobilisées, sont axés sur des éléments qui permettront d'avoir un impact significatif et de faire progresser la région. Le Secrétaire Général a terminé son intervention en faisant référence à la Conférence de coopération qui est prévue plus tard cette année à Cuba, exprimant son anticipation pour la présentation de projets susceptibles de conduire à la coopération, à la mobilisation des ressources et au financement pour les pays membres de l'AEC, permettant ainsi la mise en œuvre et la réalisation des objectifs de l'AEC. Cette présentation est jointe en **annexe 002**.

La Présidente a remercié le Secrétaire Général pour sa présentation, elle a relevé quelques points clés de sa présentation tels que le mandat visant à fédérer la région sur les plans aérien et maritime, le développement du réseau de ferries, ainsi que les secteurs et les principaux acteurs de l'industrie. Elle a rappelé à l'assemblée les possibilités offertes par le secteur du transport, notamment la possibilité de réduire les émissions de CO2 et d'assurer la sécurité alimentaire. Elle a réitéré la nécessité de trouver des solutions stratégiques pour relever ces défis.

- ***Contexte actuel du secteur du transport régional : Tendances et trajectoire - M. Diogo Aita, Chargé adjoint des affaires économiques, Commerce international et intégration de la Commission économique des Nations Unies pour l'Amérique latine et les Caraïbes (CEPALC)***

M. Diogo Aita s'est présenté et a remercié le Secrétaire Général et la Directrice pour l'invitation et les récents échanges. Il a également donné un aperçu du statu quo en ce qui concerne le « Secteur du transport régional : Tendances et trajectoire ». M. Diogo a souligné les travaux les plus récents de la CEPALC en rapport avec l'AEC, notamment les études suivantes :

1. Impact de la pandémie COVID-19 sur l'industrie du tourisme de croisière dans la Grande Caraïbe
2. Pistes pour l'avenir : La nouvelle stratégie maritime de la Grande Caraïbe (document non officiel)
3. Note technique sur la mise en place d'un observatoire logistique pour l'Association des Etats de la Caraïbe
4. Technologie des dirigeables pour la connectivité aérienne et l'aide humanitaire dans la Caraïbe et le Pacifique
5. Évaluation technique, économique et institutionnelle préliminaire pour la mise en place d'un service de ferries dans la Caraïbe orientale

Il a ensuite présenté un aperçu des problèmes de connectivité régionale en commençant par la connectivité maritime. À cet égard, il a examiné la situation du secteur régional des transports en 2019, avant la pandémie, et il a illustré le très faible classement enregistré pour la connectivité maritime. En ce qui concerne la connectivité aérienne, il a noté que la région a enregistré des classements de connectivité aérienne plus élevés que ceux relatifs à la connectivité maritime. Cependant, il a affirmé que la connectivité aérienne est confrontée à un problème de coût élevé et a souligné que les services aériens sont chers, expliquant que le coût de la desserte aérienne intrarégionale est beaucoup plus élevé comparativement à la moyenne mondiale et aux moyennes extrarégionales.

Par ailleurs, M. Aito a expliqué que le transport aérien est coûteux car les taxes sur les services aériens restent élevées : les taxes, frais et redevances représentent environ 35% du coût d'un billet d'avion aller simple. Il a ensuite souligné l'évolution de la connectivité aérienne mondiale, notant qu'elle s'est améliorée entre 2008 et 2018 dans la plupart des pays de la région, à l'exception de cinq (5) pays qui auraient connu un déclin. En comparaison avec la connectivité aérienne régionale, il a noté une baisse sur la même période. Il a résumé cette section en rappelant la faible connectivité maritime au sein de la région, la forte connectivité du transport aérien avec le coût élevé du transport aérien et des services peu fréquents, l'augmentation de la connectivité aérienne entre la région et le monde mais une diminution de la connectivité intrarégionale.

Par la suite, M. Aito a présenté les effets de la pandémie. Il a démontré la contribution du tourisme aux exportations avant la pandémie. Ses archives ont montré que cette part du tourisme dans les exportations était plus élevée dans la Caraïbe que dans les pays d'Amérique latine. Le tourisme est un générateur de revenus essentiel, une source d'investissement et de création d'emplois dans la Caraïbe. Au terme de la pandémie, trois (3) actions principales ont été entreprises pour réactiver le secteur touristique régional, à savoir :

1. Actions relatives à l'assainissement et à la circulation ;
2. Actions économiques pour la réactivation ;
3. Autres actions de réactivation

Il a fait état des scénarios de reprise de la région après la mise en œuvre des plans de réactivation au bout de 2½ à 4 ans. Il a ensuite souligné que l'accélération de la reprise dépend de l'efficacité des actions de réactivation mentionnées et a proposé des solutions innovantes à envisager pour accélérer la reprise.

Pendant sa présentation, M. Aito a examiné la possibilité d'établir un réseau de ferries dans différentes sous-régions de la Grande Caraïbe. Une analyse situationnelle de la région de la Caraïbe orientale a été réalisée, en étudiant les indices de compétitivité et de connectivité des pays de la région. Pour améliorer la situation de la connectivité, quatre (4) itinéraires potentiels de ferries ont été examinés. Les itinéraires proposés sont les suivants :

1. Itinéraire 1 : Colomba, Aruba, Bonaire, Curaçao, Trinité-et-Tobago
2. Itinéraire 2 : Trinité-et-Tobago, Guyana et Suriname
3. Itinéraire 3 : Porto Rico, Antigua-et-Barbuda, Guadeloupe et Sainte-Lucie
4. Itinéraire 4 : Sainte-Lucie, Saint-Vincent, Grenade et Trinité-et-Tobago

Sur la base de cette analyse, M. Aito a suggéré que Trinité-et-Tobago soit la plaque tournante pour les pays du sud de la Caraïbe et Sainte-Lucie celle de l'est de la Caraïbe. Il a précisé que quatre (4) simulations ont été réalisées sur la base des navires actuellement disponibles dans la région. Il a noté qu'il existe des navires à grande vitesse ainsi que des navires à vitesse réduite. Ces derniers ont des coûts moins élevés, mais nécessitent un temps de navigation plus important. Les navires plus rapides ont des coûts plus élevés par kilomètre, ce qui nécessite des niveaux de capacité plus élevés pour assurer la liaison. La simulation a été développée en utilisant une capacité de 50 % et un coût plus élevé par mille nautique. Sur la base de cette simulation, il a été estimé que l'itinéraire 2 offrirait les meilleures marges bénéficiaires pour le service. L'itinéraire 4 nécessiterait une capacité de transport de passagers supérieure à 60 %. Pour y parvenir, quatre (4) recommandations ont été formulées, notamment des PPP contractuels, une approche des PPP privilégiant les intérêts de la population, des alternatives d'appels d'offres multiples et le développement et l'engagement institutionnels. Les trois (3) premières recommandations se concentrent sur le financement du réseau, tandis que la quatrième recommandation porte sur le renforcement des capacités institutionnelles et l'engagement des organisations concernées.

Pour conclure sa présentation, M. Aito a passé en revue les tendances mondiales et les questions émergentes sur le marché des conteneurs. Il a évoqué la question de l'augmentation de la taille des navires au cours des quinze (15) dernières années ainsi que la disponibilité croissante de ces grands navires. En examinant la performance des conteneurs dans la Caraïbe, il a fait remarquer que depuis la pandémie de COVID-19, l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement a subi des perturbations majeures caractérisées par de multiples goulets d'étranglement et inefficacités opérationnelles, des retards et des goulets d'étranglement généralisés sur les terminaux, un déficit de marchandises pour le chargement des conteneurs, des pénuries d'entrepôts maritimes et fluviaux et des interruptions d'approvisionnement à partir des sources habituelles. Parmi les solutions régionales proposées figurent l'innovation avec la technologie des dirigeables et les lignes de ferries ; la coopération multilatérale pour un engagement à développer l'intégration régionale et la durabilité dans la logistique. Cette présentation est jointe en **annexe 003**.

La Présidente a remercié M. Aito pour sa présentation en soulignant qu'il s'agissait d'une vue d'ensemble très détaillée montrant clairement les domaines où le travail doit être fait. Elle fait spécifiquement référence au développement du réseau de ferries en indiquant qu'il doit y avoir une stratégie plus intégrée qui reflète la réalité économique de la région. Elle a profité de l'occasion pour souligner la possibilité d'inclure la Martinique dans les

itinéraires. Elle s'est également interrogée sur la possibilité de transporter des produits surgelés dans la région.

En réponse, **M. Aito** a indiqué que c'était possible, mais que cela nécessiterait des navires plus rapides, ce qui aurait un impact sur les tarifs et le coût des navires en termes de coût par kilomètre pour le transport. Il a également indiqué que davantage de données et de demandes sont nécessaires pour financer un tel service, faisant observer que d'autres services et itinéraires possibles doivent être étudiés en utilisant une approche au cas par cas.

La Présidente a ouvert le débat pour les questions.

Le Représentant de la République bolivarienne du Venezuela a salué la présentation et a souligné la possibilité d'inclure le Venezuela dans la liaison régionale par ferry. Il a fait mention des travaux mis en œuvre par le Venezuela dans le domaine maritime et logistique afin d'établir de meilleures connexions avec Trinité-et-Tobago.

M. Aito a indiqué qu'un des principaux aspects de l'étude est la coopération multilatérale et que, par conséquent, la possibilité d'inclure le Venezuela dans un itinéraire de ferries est envisageable. Il a toutefois expliqué que la présentation ne faisait qu'illustrer les recherches de l'étude principale en indiquant des solutions pratiques concrètes. Une autre étude est nécessaire pour évaluer la faisabilité de l'inclusion d'autres pays.

La Représentante de la République de Colombie s'est déclarée satisfaite de l'itinéraire dans lequel la Colombie est incluse. Elle a ensuite posé une question sur le coût du transport aérien et la taille des ports et a souhaité savoir ce que l'on entendait par connectivité intrarégionale et extrarégionale. **M. Aito** a répondu en indiquant que la connectivité intrarégionale concerne la connectivité au sein de la région tandis que la connectivité extrarégionale concerne la connectivité en dehors de la région.

Le **Secrétaire Général de l'AEC** a ensuite rappelé à la réunion que l'AEC est une organisation régionale qui peut fournir des solutions pratiques pour le transport. Il a ajouté que lors de la réunion avec la CEPALC, l'AEC a essayé d'inclure des pays qui ne sont pas spécifiquement inclus dans les routes sous-régionales mais qui ont des avantages compétitifs possibles pour faire évoluer le transport. Il a réitéré l'utilisation du PPP comme moyen de financement qui offrirait aux pays la possibilité de développer ce réseau. Il a noté que le service doit être rentable, ce qui explique pourquoi le projet pilote n'a identifié que ces pays.

2. Perspectives clés des parties prenantes de l'industrie

- ***Durabilité des ports dans les petits États insulaires en développement (PEID) : M. Colin Young, conseiller maritime régional pour la zone Caraïbe de l'Organisation maritime internationale (OMI)***

M. Colin Young a exprimé sa gratitude au nom du Secrétaire Général de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) pour l'opportunité qui lui a été donnée de faire une présentation lors de cette réunion. Il a commencé sa présentation en donnant un aperçu du rôle de l'OMI dans le secteur du développement. Il s'agit d'une agence spécialisée des Nations Unies chargée d'élaborer et d'adopter des mesures relatives à la sécurité des navires et à la prévention de la pollution par les navires. Il a souligné la contribution cruciale du transport maritime au développement durable, expliquant en outre le travail de l'OMI en tant que pierre angulaire de la durabilité du transport maritime. Sa présentation s'est attachée à démontrer le rôle des ports dans la mise en œuvre de mesures durables pour la protection de l'environnement marin. M. Young a souligné trois (3) activités clés sur lesquelles l'OMI travaille actuellement, notamment :

1. Projet GreenVoyage2050
2. Le projet de réseau mondial des centres de coopération en matière de technologie maritime (GMN)
3. Phase préparatoire du projet Carib-SMART

Il a **ensuite** présenté le projet norvégien GreenVoyage2050 de l'OMI, qui soutient la transition du transport maritime vers un avenir à faible émission de carbone. Actuellement, les responsables du projet travaillent avec certains pays en développement dans le monde, notamment les petits États insulaires en développement (PEID) et les pays les moins avancés. Il s'agit de douze (12) pays pilotes issus de cinq (5) régions hautement prioritaires : Asie, Afrique, mer Noire, mer Caspienne, Amérique latine et Pacifique, y compris Belize et l'Équateur. Le projet s'associe également à des associations internationales actives dans le domaine maritime, à d'autres organisations pertinentes des Nations unies et à d'autres acteurs du secteur. Il a souligné les résultats attendus du projet, à savoir :

1. Conformité à l'annexe VI de MARPOL ;
2. Prévention de la pollution atmosphérique par les navires ;
3. Partager les meilleures pratiques opérationnelles, catalyser l'adoption de technologies à haut rendement énergétique ; et
4. Explorer les possibilités de carburants à faible et à zéro émission de carbone

En outre, M. Young a indiqué que le projet a accueilli l'Alliance industrielle mondiale (GIA) pour soutenir le transport maritime à faible émission de carbone en réunissant les principaux propriétaires et exploitants de navires, les sociétés de classification, les constructeurs et fournisseurs de moteurs et de technologies, les fournisseurs de big data, les compagnies pétrolières et les ports. Il a déclaré que la GIA offre une plateforme aux parties prenantes pour identifier et développer collectivement des solutions innovantes afin de lever les obstacles communs à l'adoption et à la mise en œuvre de l'efficacité énergétique, de la technologie, des meilleures pratiques opérationnelles et des carburants alternatifs à faible et zéro émission de carbone. M. Young a indiqué que l'accent est actuellement mis sur le soutien à la création de cadres politiques, de plans d'action nationaux visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) des navires, et sur

l'adoption de technologies vertes par l'identification, le développement et la mise en œuvre de projets pilotes. Il a également mentionné le partenariat stratégique avec l'Association internationale des ports (IAPH) pour renforcer la coopération entre les navires et les bateaux dans la réduction des émissions de GES par le biais du renforcement des capacités et de la coopération technique conjointe.

En outre, M. Young a donné un bref aperçu de la boîte à outils sur les émissions portuaires, expliquant que les ports maritimes sont des centres importants d'activité économique, mais que les efforts de prévention de la pollution n'ont pas été axés sur l'atténuation des facteurs associés aux ports. La boîte à outils a donc été développée dans le cadre du Fonds pour l'environnement mondial (FEM), du PNUD, de l'OMI et du projet de Partenariats mondiaux pour l'efficacité énergétique dans le secteur maritime, connu sous le nom de gloMEEP, en collaboration avec ses partenaires stratégiques, l'Institute of Marine Engineering, Science and Technology, et l'IAPH. Il a indiqué que la boîte à outils a été élaborée et déployée dans les pays en développement pour proposer des conseils pratiques sur l'évaluation des émissions afin de pouvoir élaborer des inventaires nationaux des émissions de carbone et des stratégies de réduction des émissions pour le secteur maritime.

M. Young a ensuite présenté le projet de réseau mondial des centres de coopération en matière de technologie maritime (MTCC), expliquant qu'il est né des efforts déployés au niveau mondial pour réduire les émissions de GES dues au transport maritime. Ce projet est financé par l'Union européenne (UE) et réunit des centres de coopération en technologie maritime dans des régions ciblées. L'objectif du projet est de promouvoir la technologie et les opérations visant à améliorer l'efficacité énergétique dans le secteur maritime afin d'aider à orienter les pratiques de navigation vers un avenir à faible émission de carbone. M. Young a indiqué qu'il existe deux MTCC dans la région de la Grande Caraïbe, l'un situé au Panama et l'autre à Trinité-et-Tobago. Ces MTCC servent de points de convergence régionaux pour un large éventail d'activités. Il a donné l'exemple des Îles Salomon, où une série de mesures de réduction des émissions ont été élaborées et sont mises en œuvre.

M. Young a ensuite présenté la phase préparatoire du projet Carib-SMART financé par la Norvège. Il a expliqué que le projet vise à entreprendre des travaux préparatoires pour le développement, la conception et l'obtention de l'approbation régionale d'un programme d'assistance technique à long terme pour les PEID de la région Caraïbe. L'objectif global est de développer et de mettre en œuvre efficacement un système de transport maritime durable (SMART) pour aider les PEID à mieux se reconstruire. Le projet s'intéresse aux cadres juridiques, politiques, institutionnels et réglementaires existants, ainsi qu'aux défis importants et peu communs qu'ils posent, notamment en ce qui concerne la mise en œuvre des instruments propres de l'OMI et des codes de sécurité régionaux. Les activités qui font partie du plan Carib-SMART comprennent une série de consultations aux niveaux national et régional, identifiant les besoins et les lacunes du secteur maritime dans les

PEID de la Caraïbe, en tenant compte de l'impact de la pandémie COVID-19 sur le secteur. Cette présentation est jointe en **annexe 004**.

La **Présidente** a remercié M. Young pour sa présentation et a invité les participants à poser leurs questions.

Le **Secrétaire Général de l'AEC** a remercié M. Young pour sa présentation et a demandé des informations sur les possibilités de donateurs ou de financement qui existent pour soutenir le développement de la chaîne d'approvisionnement et des ports.

M. Young a indiqué que le financement serait assuré par les MTCC qui collecteront des fonds pour poursuivre le travail entamé.

Le Représentant de l'ACPM (Association portuaire et maritime de la Caraïbe) a signalé que les compagnies de croisière demandent de plus en plus que les ports soient équipés des ressources nécessaires à l'alimentation des navires. Il a indiqué que les discussions sont facilitées par les corporations multilatérales.

- ***Coopération régionale pour une plateforme cohésive visant à renforcer la connectivité des transports :***

- ***Commission centraméricaine du transport maritime (COCATRAM) - M. José Dopeso, Directeur des Affaires maritimes et portuaires***

M. Jose Dopeso a donné un bref aperçu de la COCATRAM, y compris le travail sur lequel l'organisation se concentre. Il a souligné que le mandat est de préserver l'environnement et les ressources maritimes qui y sont liées. Il a saisi l'occasion pour démontrer les contributions de la COCATRAM à l'avancement du transport maritime dans la région. Parmi les domaines soulignés, il y a le SIEMPCA, une plateforme de consultation en ligne avec des informations officielles émanant des autorités portuaires et des entreprises qui font partie de COCATRAM. Il a également mentionné la cartographie des routes maritimes, qui ont été développées en collaboration avec l'AEC et qui couvrent 42 pays, 95 ports et 159 services. Il a expliqué que la Grande Caraïbe comprend à la fois la Caraïbe insulaire et la Caraïbe continentale, notant que la plateforme inclut également la zone Pacifique.

En outre, M. Dopeso a indiqué qu'une section consacrée aux ferries était incluse dans cette plateforme, avec 56 services actifs. Il a également indiqué qu'une section spécifique sur l'activité de croisière a également été incluse dans la plate-forme, car il s'agit de l'un des secteurs maritimes les plus touchés par la pandémie. Une autre section incluse dans la plateforme est celle du commerce extérieur, qui doit encore être mise à jour et qui comprend 24 pays de la région. Il a donné une vue d'ensemble de la plateforme et présenté le profil des ports régionaux.

D'autres collaborations ont été soulignées, notamment le travail avec le SICA (système d'intégration d'Amérique centrale) et d'autres organisations sur la réception des déchets des navires dans les ports. Il a également été fait référence à l'émission d'une certification sur la réduction de l'empreinte environnementale pour les acteurs maritimes. Un autre point mis en avant est une plateforme de cartes de zones environnementales sensible qui inclut 8 pays du réseau COCATRAM. En outre, le programme mondial de préparation maritime (GMPP) a également été mis en avant comme un programme visant à renforcer le rôle du secteur maritime face aux urgences et aux opérations humanitaires. L'objectif de ce projet est d'accroître la résilience face aux événements climatiques. Une initiative de renforcement des capacités en matière de surveillance par satellite a également été mise en avant. Il s'agit d'une session de six (6) semaines de formation destinée aux acteurs du secteur maritime et portant sur l'utilisation des satellites pour la surveillance des déversements d'hydrocarbures et l'envoi de rapports en temps utile avec le programme COAST (Collaboration sur le suivi par satellite des hydrocarbures dans les Amériques).

M. Dopeso a plaidé en faveur d'une plus grande inclusion des autres pays, expliquant qu'il s'agit d'un programme important et gratuit. Il a précisé qu'il pouvait être proposé à d'autres pays avec l'aide de l'AEC. Il a également mentionné le Forum de REPICA, qui devrait se concentrer sur les perturbations de la chaîne d'approvisionnement causées par la pandémie de COVID-19. L'une des questions qui sera abordée sera le thème de la délocalisation de proximité (*nearshoring*), censée répondre au gel presque total en matière de transport et de logistique au cours des deux (2) dernières années. Il a souligné la nécessité de disposer de sources de production plus proches. La numérisation des ports a également été abordée dans le cadre de REPICA, qui se concentrera sur le concept de « ports intelligents ». La 4^e révolution industrielle est axée sur l'intelligence et les données et, à ce titre, la tendance évolue, ce qui implique une réponse visant à réinventer la manière dont les affaires sont menées dans les ports. Il a également relevé le besoin d'infrastructures et de services numériques dans l'industrie portuaire afin d'améliorer la productivité horaire et la transparence. Cette présentation est jointe en **annexe 005**.

○ ***Association de gestion portuaire des Caraïbes (PMAC) - M. Darwin Telemaque, Président***

M. Darwin Telemaque a fait sa présentation, sur le thème « Coopération régionale pour une plateforme cohésive afin de renforcer la connectivité des transports ». Il a commencé par transmettre les salutations chaleureuses de la PMAC. Il a indiqué que la région perd des opportunités et des options de transport maritime, expliquant que les options de transport maritime ne se concentrent pas que sur le commerce intra-Grande Caraïbe ou intrarégional. Il a évoqué la route maritime de la région vers le sud de la Floride et du sud de la Floride vers la région qui, a-t-il souligné, doit faire l'objet de modifications. Il a également indiqué que la Barbade a été choisie comme plaque tournante pour les chaînes d'approvisionnement du Programme alimentaire mondial (PAM). De plus, il a mentionné que Sainte-Lucie a été désignée comme lieu de distribution

de marchandises pour la région de l'Organisation des États de la Caraïbe orientale (OECS). Un autre lieu, a-t-il ajouté, est le Panama, qui est le principal lieu d'intervention en cas de catastrophe sur le continent américain.

M. Telemaque a souligné le rôle toujours plus critique des ports en tant que domaine nécessitant une plus grande attention pour le développement et l'intégration. Il a mentionné les lignes maritimes régionales existantes et a noté qu'auparavant, il y avait beaucoup plus de lignes, mais celles-ci ont été rachetées ou consolidées. Il a souligné la question des flux de marchandises, montrant que les flux régionaux sont à sens unique dans la petite Caraïbe, tandis que la Grande Caraïbe a un rendement différent en raison de l'Amérique latine et de l'Amérique centrale. La Grande Caraïbe a un flux unidirectionnel qui provient du sud de la Floride. La solution proposée pour ce défi est de créer un centre de fret qui n'est pas seulement centré sur le fret, mais autour de centres de production, de fournisseurs de services logistiques et de fermes possédant des composantes de connectivité mondiale.

En abordant la question des barrières commerciales, M. Telemaque a soulevé des préoccupations relatives aux tarifs extérieurs communs, soulignant les restrictions de l'engagement intrarégional au sein de la région, tout en engageant des partenaires extérieurs qui peuvent ne pas avoir l'intérêt de la région comme priorité absolue. Par conséquent, pour construire un nouvel environnement pour la région, il a souligné la nécessité d'être plus cohérent dans la planification des actions régionales, en tenant compte du contexte plus large. Il a noté que les petits environnements à échelle limitée nécessitent une plus grande capacité pour construire l'environnement durable requis. Cela signifie, a-t-il souligné, que les stratégies des pays doivent être intégrées ou harmonisées, au lieu que chaque pays ait sa propre stratégie.

M. Telemaque a réitéré le besoin d'un plus grand nombre d'options de transport maritime, en citant l'exemple du canal de Panama comme option possible pour le transport de marchandises, plus que n'importe quel autre endroit de la région, notant que de faibles volumes sont transportés dans la région. Il est nécessaire de construire un site, mais il est également essentiel de construire sur ce site, dans la mesure où il s'agit d'une infrastructure dont le pays a besoin. Il s'agit également de la capacité à proposer des services d'entreposage et de logistique. Il a souligné la nécessité d'une approche intégrée ou cohésive du fret maritime, du fret aérien, du fret commercial et des services de ferries. Les services dans la destination d'origine n'ont pas une composante singulière. Ceux-ci sont associés à des services optionnels. Il a conclu sa présentation en soulignant le coût élevé associé au transport maritime intrarégional, en réitérant le besoin de nouvelles options et en concevant des plateformes dans la région. Cette présentation est jointe en **annexe 006**.

- ***Développement à l'appui de la numérisation dans l'industrie du fret aérien : Bureau du transport aérien de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) - M. Cortney Robinson, Responsable du transport aérien (fret aérien)***

M. Cortney Robinson a commencé sa présentation par un aperçu du travail de l'OACI en se concentrant sur les efforts visant à atténuer les effets des pandémies sur le fret aérien. L'indice DHL Global Connectedness – indice de connectivité mondiale a été présenté comme un outil utilisé par l'OACI pour mesurer les performances du fret aérien. Il examine quatre (4) flux, à savoir : les flux commerciaux, les flux de capitaux, les flux d'informations et les flux de personnes. Il a ensuite fourni des informations détaillées sur les principaux thèmes de l'indice de connectivité mondiale pour 2021. M. Robinson a profité de l'occasion pour montrer la relation entre la connectivité mondiale et la prospérité en expliquant qu'il existe une forte corrélation positive entre les deux. Il a présenté un aperçu du groupe de travail sur le redressement de l'aviation (CART) du Conseil de l'OACI, expliquant qu'il s'agit d'une filiale du Conseil qui fournit des orientations sous la forme de rapports CART. Ces derniers portent notamment sur la question de la garantie d'une connectivité essentielle et sur la feuille de route mondiale de mise en œuvre d'une numérisation plus large.

M. Robinson a ensuite présenté les avantages que présente la Convention de Montréal (MC99) afin d'encourager les membres à envisager sa rectification, notamment l'autorisation de remplacer les lettres de transport aérien par d'autres moyens qui garantissent la consignation du transport et des enregistrements électroniques. Il a également souligné les avantages de la numérisation dans l'aviation, à savoir :

1. Alignement des mesures de santé publique grâce aux technologies sans contact en réponse à la pandémie ;
2. Augmentation de la sécurité par la sensibilisation aux marchandises dangereuses ;
3. Sécurité accrue grâce à un pré dédouanement plus rapide
4. Efficacité accrue par la réduction des délais tout au long de la chaîne d'approvisionnement
5. Une résilience accrue grâce à des capacités informatiques avancées
6. Empreinte environnementale plus faible grâce à la réduction des déchets de papier et à l'augmentation des opérations.

M. Robinson a présenté le processus actuel de numérisation du fret aérien à court et à long terme. À court terme, la numérisation soutient les normes et pratiques recommandées (SARP) existantes, ainsi que d'autres dispositions, au lieu d'en élaborer de nouvelles. À long terme, lorsque l'industrie deviendra plus intrinsèquement numérique, elle encouragera les réglementations à évoluer en raison des avantages tels que les services construits à partir de l'infrastructure numérique. Il a souligné la récente collaboration entre l'OACI, la CESAP (Commission économique et sociale des Nations Unies pour l'Asie et le Pacifique), la CEE-ONU (Commission économique des Nations Unies pour l'Europe) et d'autres agences des Nations Unies en septembre 2020, sur une déclaration commune destinée à soutenir le commerce international et les chaînes d'approvisionnement mondiales. Il a informé les

participants à la réunion que des progrès concrets ont été accomplis grâce à l'élaboration de normes que l'OACI a adoptées à titre d'orientation pour faire progresser la mise en œuvre du transport numérique au sein de ses États membres.

En ce qui concerne la première année, M. Robinson a souligné les réalisations, notamment un argumentaire clair en faveur de la numérisation et de la façon dont l'OACI peut apporter son soutien à ses membres et à d'autres parties prenantes, le lancement d'une collaboration officielle avec la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe afin d'élaborer des produits livrables, le début de l'exploration de partenariats avec les membres afin de développer un nouvel écosystème mondial du fret aérien, en plus du travail que l'OACI a entrepris avec les parties prenantes de l'industrie pour identifier les exigences commerciales spécifiques et le développement d'un plan inclusif. Il a invité les États à envisager de soutenir la proposition de création d'un groupe de travail multidisciplinaire sur la numérisation du fret aérien. Il a souligné qu'Aruba a établi un programme pilote qui ouvrirait la voie aux États intéressés de la région afin d'améliorer l'infrastructure du fret aérien et la multimodalité, puisqu'Aruba a mentionné l'engagement des parties prenantes maritimes afin que les territoires insulaires puissent disposer d'un système de transport de grande envergure.

En outre, M. Robinson a souligné l'importance de disposer de ministères appropriés pour la numérisation, expliquant que ceux mandatés pour le traitement de la numérisation font des progrès significatifs. Il a souligné les nouvelles conventions qui s'alignent sur la Convention de Montréal, qui fait office de loi type. Il a expliqué qu'il ne s'agit pas d'une convention mais plutôt d'une loi sur les archives de transfert électronique incluant des documents tels que les lettres de transport aérien. Cette loi type a été élaborée par la CNUDCI (Commission des Nations unies pour le droit commercial international). Ainsi, les États qui mettent en œuvre cette loi type sont en passe de mettre à la disposition des citoyens un tel cadre juridique. Il a conseillé à l'assemblée d'examiner les deux instruments, la loi type sur le transfert électronique, les documents transférables ainsi que la Convention de Montréal. Cette présentation est jointe en **annexe 007**.

○ ***M. Eusebiu Catana, Coordinateur du projet FENIX, Réseau fédéré d'échange d'informations pour la logistique du futur***

M. Catana a commencé sa présentation par un aperçu du contexte historique qui a conduit à l'élaboration du projet. Il a indiqué que le réseau européen fédéré d'échange d'informations pour la logistique du futur (FENIX) a été développé il y a six (6) ans, sur la base du travail et des recommandations du sous-groupe 2 du Forum sur le transport et la logistique numériques (DTLF). Ils ont commencé à préparer la feuille de route pour l'avenir du transport et de la logistique, avec pour objectif de créer un marché tout comme la Commission européenne, organe de haut niveau, est chargée de développer un marché numérique européen. Cependant, pour construire un marché numérique, il faut mettre en place des outils et des écosystèmes, car il est impossible de les mettre en œuvre avec seulement une approche politique de très haut niveau. L'idée de FENIX a été construite sur

la base de solutions d'entreprise permettant d'identifier les modalités d'intégration des services actuels de transport et de logistique, les modalités d'utilisation des données, ainsi que pour répondre aux exigences visant à déterminer dans quelle mesure les efforts peuvent contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

M. Catana a indiqué que la plateforme gère 11 services, le réacheminement, les tours de contrôle, la surveillance des émissions de CO₂ et tous les principaux services de transport et de logistique nécessaires aux entreprises de transport et de logistique. Il y a plus de 100 fournisseurs de données, 133 sources de données et plus de 118 membres. Les membres ne sont pas limités à une seule entreprise, un membre peut être un groupe d'entreprises, avec des affiliés, des parties exécutantes et des partenaires. Il y a des centaines d'entreprises et de membres utilisateurs. Il a déclaré qu'ils recensent la manière dont les données sont échangées entre les partenaires, le nombre de messages échangés pour toutes les plateformes, ainsi que le nombre de messages échangés par les petites et moyennes entreprises, qui utilisent le tableau de bord de sensibilisation. En ce qui concerne les services, il a ajouté qu'il existe une pléthore de services de transport, de services intelligents, d'optimisation de réseau, de logistique de réseau et d'optimisation de groupements de réseaux qui sont utilisés en Europe.

M. Catana a proposé le développement d'une fédération de plates-formes avec pour objectif principal de démontrer la faisabilité d'un couloir de systèmes d'information. Le deuxième objectif, a-t-il mentionné, est de prendre en compte les exigences relatives à la réduction des émissions de CO₂ et à la réduction des coûts pour la transition vers le travail numérique. Le nouvel écosystème serait un écosystème dématérialisé, où toutes les entreprises de transport et de logistique pourraient trouver les services nécessaires à leur activité. Afin d'être attractif et de convaincre les acheteurs de rejoindre le nouvel écosystème, il a fait remarquer que la confiance doit être établie. Des solutions de cybersécurité ont été mises en œuvre, dans lesquelles un fournisseur de données garantit que les données seront utilisées de manière appropriée et que les utilisateurs en assumeront le coût. Il a noté l'utilisation de la technologie des chaînes de blocs pour accroître la sécurité, expliquant qu'elle garantit et sécurise l'environnement et la mise en œuvre d'un certain nombre de solutions. Il a conclu sa présentation par une invitation à se rencontrer en septembre afin de mieux comprendre la mise en œuvre de FENIX et d'impliquer les utilisateurs et les fournisseurs de services. Cette présentation est jointe en **annexe 008**.

En l'absence de commentaires de la part des participants à la réunion, la Présidente a conclu la première session de la réunion, en indiquant que la deuxième session est une session à huis clos réservée aux membres de l'AEC, aux membres associés et aux observateurs fondateurs.

**SESSION II : SÉANCE A HUIS CLOS DE LA XXXI^e REUNION DU COMITE
SPECIAL SUR LE TRANSPORT**

III. APPROBATION DE L'ORDRE DU JOUR ET QUESTIONS DE PROCÉDURE

Mme Sandra Casanova, Conseillère de l'Assemblée de la Collectivité de Martinique en sa qualité de Présidente du Comité Spécial sur le Transport de l'AEC a souhaité la bienvenue aux délégués à la session de l'après-midi et a présenté le projet d'ordre du jour, qui a été approuvé sans amendements.

IV. RAPPORT DE LA PRÉSIDENTE SUR LE PROGRAMME DE TRAVAIL

La Présidente a indiqué que les délégués ont reçu le rapport officiel référencé TRANS/2022/31/CR dans la liste des documents de la réunion et elle en a donné un très bref aperçu. Ensuite, il n'y a pas eu de commentaires de la part des participants à la réunion.

V. PRÉSENTATION DU PLAN DE MISE EN ŒUVRE 2022-2028

La Directrice du Commerce et du développement durable de l'AEC, Mme Safiya Horne-Bique, a attiré l'attention de la réunion sur le document du Plan de mise en œuvre et a noté que le document contient une erreur et que celui-ci sera renvoyé aux pays sous peu. Elle a commencé sa présentation en identifiant les objectifs stratégiques et les stratégies primordiales qui guideront le travail pour le transport. Elle a noté que le plan de mise en œuvre proposé fonctionnera comme une feuille de route avec des activités qui seront exécutées au cours des six (6) prochaines années. Elle a également mentionné la nature transversale des questions particulières qui affectent le transport, le commerce et le tourisme. La Directrice a également souligné les activités spécifiques au transport et a présenté un tableau montrant chaque activité majeure et le calendrier de chacune d'entre elles, soulignant que les activités majeures sont alignées sur les objectifs du plan d'action et précisant leur contribution à la réalisation des objectifs de développement durable (ODD). Elle a également mentionné le document technique d'accompagnement qui apporte une justification à chaque activité majeure, définissant exactement sa conformité aux stratégies, aux buts et objectifs du plan d'action de l'AEC.

Le Représentant de la République de Cuba a demandé des éclaircissements sur le document du plan de mise en œuvre qui a été reçu, car les principales activités sont liées au tourisme durable et non au transport. En réponse, la **Directrice** a indiqué que le document correct était renvoyé pendant la réunion afin de faciliter la poursuite des discussions. La **Présidente** a remercié la Directrice pour sa présentation et a demandé à ce que le plan de mise en œuvre correct soit communiqué.

VI. PRÉSENTATION DU PROGRAMME DE TRAVAIL DU TRANSPORT

La Directrice du Commerce et du Développement durable de l'AEC, Mme Safiya Horne-Bique, a attiré l'attention des participants sur les documents WP.003, WP.004 et WP.005 et a indiqué que la matrice du programme de travail figurait en annexe de ces documents. La Directrice a ensuite indiqué que les objectifs proposés pour guider le travail ont été identifiés et qu'ils s'alignent sur les actions stratégiques du plan d'action. Elle a indiqué qu'une partie du travail avait déjà été approuvée et qu'elle présenterait pour approbation le document conceptuel de projet (DCP) pour la transformation numérique.

- **Développement d'un projet de transformation numérique.**

La Directrice a partagé l'intention de promouvoir l'adoption de technologies innovantes qui améliorent la prestation des services logistiques et l'efficacité opérationnelle de la chaîne d'approvisionnement régionale, ainsi que des technologies permettant d'améliorer la connectivité au sein de la Grande Caraïbe. Il est prévu que ce projet :

1. Réalise une évaluation de la transformation numérique dans la région afin d'identifier les principales recommandations pour l'élaboration d'une feuille de route.
2. Emette des recommandations pour un écosystème intégré efficace de logistique et de transport et pour l'interconnexion entre les guichets uniques
3. Accroisse le développement des compétences numériques

Parmi les autres priorités du programme de travail de l'AEC, la Directrice a attiré l'attention sur la stratégie de transport maritime et de logistique ainsi que sur le réseau régional de ferries, ajoutant que la Direction a reçu l'assistance technique de la CEPALC. Elle a également souligné l'achèvement de l'évaluation régionale pour guider et soutenir le travail. Elle a indiqué que les contributions des membres en ce qui concerne le réseau de ferries ont été notées et seront prises en considération. Elle a souligné l'identification d'un modèle de PPP pour soutenir le travail dans des domaines tels que le réseau de ferries. Elle a également souligné que la conférence sur la connectivité était l'occasion de trouver des solutions actives et pragmatiques en ce qui concerne les lacunes en matière de connectivité, les solutions intelligentes et une approche multimodale.

Les présentations de la Directrice sont jointes à l'**annexe 009**.

À la fin de la présentation, la **Présidente** a invité les participants à faire part de leurs commentaires. Les **Représentants de la République de Cuba, du Mexique et de la République dominicaine** ont indiqué qu'ils n'avaient pas reçu le plan de mise en œuvre du transport récemment envoyé.

Ensuite, le **Représentant de la République bolivarienne du Venezuela** a profité de l'occasion pour remercier l'AEC pour cette réunion ainsi que les intervenants pour les

informations données ; il a également remercié et félicité la **Directrice Horne-Bique** pour le travail accompli.

Etant donné que certains membres n'avaient pas encore reçu le document attendu, la session II de la réunion a été reconduite à une date ultérieure qui sera décidée par la Présidente du Comité spécial sur le transport et le Secrétariat de l'AEC.

VII. AUTRES QUESTIONS

Aucune autre question n'a été soulevée par le Secrétariat ou les membres.

VIII. RÉSUMÉ ET CONCLUSION

La Présidente a félicité la Directrice et le Secrétariat pour le travail accompli ainsi que tous les participants. La réunion sera reconduite dès que les documents auront été réceptionnés.

RECONDUCTION : XXXI^e RÉUNION DU COMITÉ SPÉCIAL SUR LE TRANSPORT LE MARDI 6 SEPTEMBRE 2022 - PAR VISIOCONFÉRENCE

I. REMARQUES PRÉLIMINAIRES

La Présidente, Mme Sandra Casanova, Conseillère à l'Assemblée de Martinique de la Collectivité Territoriale de Martinique a prononcé un discours de bienvenue à l'occasion de la reconduction de la XXXI^e réunion du Comité spécial sur le Transport. Elle a noté que l'amélioration des systèmes et des opérations de transport est indispensable à une meilleure intégration du transport et de la logistique dans la région. Elle a rappelé les paroles de l'ancien Secrétaire Général des Nations Unies, M. Kofi Annan, qui a affirmé que la voie vers un avenir meilleur est la coopération et le partenariat. Elle a ajouté que le Comité spécial est une plateforme visant à garantir que les initiatives réalisables sont prioritaires, tout en coordonnant étroitement avec le secteur privé et en créant davantage de PPP.

II. PRÉSENTATION DU PLAN DE MISE EN ŒUVRE DU PLAN D'ACTION 2022-2028

La Directrice du Commerce et du développement durable de l'AEC, Mme Safiya Horne-Bique, a commencé par présenter le Programme de travail et le Plan de mise en œuvre. Elle a confirmé aux participants qu'ils avaient reçus la documentation corrigée, en particulier le document WP.001 détaillant la rationalisation des principales activités de transport de l'AEC dans le Plan de mise en œuvre et la Matrice du Plan de mise en œuvre. Elle a ensuite fait référence au Plan d'Action de l'AEC, notant que « l'Objectif Stratégique

A » a structuré le domaine focal du Transport avec pour objectif de créer des avantages compétitifs et comparatifs dans les secteurs productifs de la Grande Caraïbe. Elle a ajouté que ce point est encapsulé dans trois (3) stratégies transversales de compétitivité accrue, d'accès et d'exposition au marché, et de facilitation et de promotion des investissements. Ces stratégies primordiales ont conduit à l'élaboration des actions prioritaires reprises dans le document intitulé WP.001. Elle a ensuite présenté une matrice complète du catalogue des projets de transport, en exposant le calendrier de chaque projet.

En ce qui concerne la stratégie régionale de connectivité aérienne, le projet se concentrera sur une carte détaillée de routes pour le transport aérien dans la région et sur l'élaboration de recommandations pour améliorer et renforcer la connectivité aérienne régionale. Elle a noté la nature interconnectée de ce projet avec d'autres domaines d'intervention tels que le commerce, qui peut avoir un impact sur la fluidité des mouvements au sein de l'industrie. Elle a mentionné qu'il aura également un impact sur la facilitation du commerce, qui peut également être influencé par la stratégie maritime et logistique de l'AEC. La Directrice a ensuite évoqué la matrice du plan de mise en œuvre qui permet une approche plus mesurable de ces grandes étapes, ainsi que des objectifs stratégiques et des alignements avec les ODD. Elle a ensuite invité les participants à entamer les discussions sur les projets proposés et l'approbation de ceux-ci par les participants et a terminé son intervention.

La Directrice a fait remarquer que l'absence de réaction ou d'objection de la part des membres présents à la réunion signifie qu'ils acceptent et approuvent les documents tels que détaillés par l'invitation à la fin de la documentation technique relative à la réunion.

Après avoir confirmé qu'il n'y avait pas d'objections de la part des participants, **la Présidente** a déclaré que le rapport était approuvé à l'unanimité

III. PRÉSENTATION DU PROGRAMME DE TRAVAIL 2022 - 2023 RELATIF AUX TRANSPORTS

La Directrice du Commerce et du développement durable de l'AEC, Mme Safiya Horne-Bique, a ensuite abordé la partie de la présentation consacrée au programme de travail sur le transport, en précisant que le document technique correspondant élucide les actions prioritaires pour les travaux à réaliser. Elle a précisé que le document codé WP.004 est la matrice des actions requises pour les projets.

En ce qui concerne le projet de transformation numérique, elle a noté certains des principaux résultats de la proposition, tels que les outils développés et adoptés pour faciliter l'interconnectivité entre les guichets uniques, et le renforcement des capacités pour les compétences numériques dans le secteur des transports. Passant aux autres priorités de transport, elle a noté la stratégie maritime et logistique régionale et a souligné une première étude portuaire régionale menée en 2014 avec la CEPALC, dans laquelle

l'étude donne également un aperçu complet des principaux moteurs de la compétitivité des ports de la région. Il s'agit maintenant, a-t-elle mentionné, de la mettre à jour pour refléter l'état actuel des activités portuaires de la région. Elle a noté que le Secrétariat cherche à collaborer avec d'autres organismes régionaux tels que l'OMI qui mène actuellement une évaluation des besoins pour 13 PEID dans la Caraïbe dans le cadre du projet CARIB-Smart. Compte tenu des synergies étroites avec le projet de stratégie de transport maritime et de logistique de l'AEC, la Directrice a déclaré qu'il était possible d'utiliser les données et les résultats de cette évaluation pour informer l'orientation de la stratégie.

Par la suite, la Directrice a reconnu que le transport a été identifié comme étant un facteur critique pour la facilitation du commerce, la sécurité alimentaire, et même le tourisme, ajoutant que les services de transport sont fondamentaux pour une productivité soutenue et la circulation régionale des biens et des personnes. En tant que tel, il est nécessaire de procéder à une évaluation globale du secteur des transports régionaux afin de donner une vue stratégique et holistique de l'industrie.

En ce qui concerne le réseau régional de ferries, elle a rappelé les travaux actuellement entrepris par la Commission économique des Nations Unies pour l'Amérique latine et la Caraïbe (CEPALC), tels que l'achèvement de l'étude de faisabilité et de l'étude de rentabilité visant à relier le sud de la Caraïbe. Elle a déclaré qu'au cours de l'année à venir, les travaux se concentreront sur le développement d'un modèle régional de PPP en guise de mécanisme de financement pour la création du réseau de ferries.

Faisant référence à la Conférence sur la connectivité proposée à titre d'autre activité liée au transport, elle a présenté le concept de la réunion. La conférence est conçue comme une plate-forme régionale pour la formulation de solutions concrètes afin de résoudre les problèmes de transport permanents qui entravent la connectivité dans la Grande Caraïbe. Elle a mentionné que le sujet en question a été proposé par la République coopérative du Guyana lors de la dernière réunion du Bureau exécutif et que l'événement devrait avoir lieu en Martinique au cours du premier trimestre de 2023. L'AEC est en train de finaliser le programme détaillé de l'événement, mais à ce jour, certaines des questions qui seront abordées lors de l'événement sont les suivantes :

- *Des solutions intelligentes pour la connectivité des transports:* Les innovations technologiques et la pandémie de COVID-19 façonnent fortement l'avenir du secteur des transports. Les experts discuteront de la manière dont ces innovations peuvent être utilisées pour renforcer la connectivité des transports régionaux. Ces solutions numériques et intelligentes sont également à envisager dans le cadre du développement durable du transport.
- *Comblar les lacunes en matière de connectivité :* La connectivité limitée des transports dans la Grande Caraïbe est une cause naturelle de la géographie fragmentée de la région de la Caraïbe. Bien qu'il s'agisse d'une caractéristique permanente de la région, des stratégies efficaces doivent être identifiées pour

développer un réseau de transport fiable, avec des routes directes et des coûts abordables

- *Solutions de transport multimodal* : peuvent contribuer à améliorer les circuits de distribution en améliorant la livraison du dernier kilomètre. En améliorant la façon dont les différents modes de transport interagissent, on s'assure que les marchandises sont livrées à temps pour des consommateurs exigeants.

La Directrice a ensuite remercié **la Présidente** pour son aide dans la mobilisation des ressources nécessaires à l'événement. Elle a souligné qu'il pourrait s'agir d'un événement d'une durée de deux jours avec différentes sessions, des échanges interentreprises, du réseautage et, espérons-le, l'identification de solutions à portée de main. Les participants ont ensuite été invités à discuter et à approuver le contenu du programme de travail, qui a été déclaré approuvé par **la Présidente**.

Les Représentants du Mexique ont félicité la gestion de la réunion et le travail de la Direction pour orienter les membres dans le domaine focal du transport dans la région. Il a fait référence au document technique intitulé WP.003, en soulignant les actions stratégiques qui guident le travail de l'AEC pour consolider les efforts dans le secteur. Dans sa nature de document technique, il a déclaré qu'il devrait avoir une section de diagnostic en guise de feuille de route pour garantir la fiabilité et a admis qu'il n'était pas certain que les projets proposés soient mis en œuvre ou menés à terme. Il a suggéré de préciser plus clairement la manière dont ces projets seront élaborés à l'avenir. Son deuxième point portait sur la conférence sur la connectivité, qu'il considère comme une excellente initiative qui arrive à point nommé pour aider la région à s'orienter plus efficacement dans le secteur du transport. Il a suggéré de modifier le titre en espagnol, en remplaçant le mot « *repensar* » par « *reconstruir* » de manière à mieux refléter l'objectif de la conférence et à impliquer davantage d'action et moins de réflexion.

La Présidente a remercié le représentant pour son intervention et a pris note de ses suggestions, convenant qu'il est effectivement nécessaire de reconstruire, en particulier pour les petites nations insulaires qui accusent un retard dans le développement du secteur des transports. Elle a ensuite demandé à la Directrice de répondre à l'autre question, c'à quoi **la Directrice** a répondu en précisant les zones spécifiques dans lesquelles la mise en œuvre des projets et son travail de fond sont bien documentés dans le document technique. **Le Représentant du Mexique** l'a ensuite remerciée pour son explication, notant que les objectifs du projet sont plus clairs, de même que le bien fondé et le budget alloué au projet.

La Présidente a ensuite demandé aux participants à la réunion de faire part de leurs commentaires. Après avoir confirmé l'absence d'objections ou d'abstentions, elle a déclaré le programme de travail approuvé.

IV. AUTRES QUESTIONS

Le Représentant de la République bolivarienne du Venezuela a réitéré ses félicitations à la Présidente pour la gestion de la réunion. Il a également remercié la Directrice, déclarant qu'il était habitué à la grande qualité des réunions organisées sous sa direction. Il a fait référence au résumé de la première réunion du Comité spécial sur le transport et a commenté la présentation de la CEPALC faite par M. Diogo Aita. En ce qui concerne le réseau régional de ferries et son étude de cas, il a annoncé que sa demande précédente concernant l'inclusion éventuelle de la République bolivarienne du Venezuela dans l'une des routes proposées n'avait pas été incluse dans le résumé. Il a ensuite fait part de la volonté de son pays de s'impliquer davantage dans cette proposition. **La Directrice** a remercié le Représentant et a répondu que, bien que cela n'ait pas été noté dans le résumé de la réunion, cela sera inclus dans le rapport officiel du Rapporteur de cette même réunion.

Le Secrétaire Général de l'AEC, S.E. Rodolfo Sabonge a profité de l'occasion pour annoncer à nouveau la période de réception des nominations du groupement CARICOM pour le remplacement de la Directrice sortante.

Il a ensuite réitéré le rôle du transport dans les secteurs productifs, indiquant que sans un mécanisme de transport bien organisé, il ne peut guère y avoir de commerce ou de tourisme. Il a ajouté qu'il est toujours à la recherche d'une stratégie régionale de transport puisqu'il existe actuellement des mécanismes de coopération pour le transport au niveau sous-régional, mais cela, a-t-il relevé, est incompatible avec sa vision de la Grande Caraïbe comme étant une zone singulière. Il a souligné la nécessité de rechercher des solutions spécifiques, ainsi que de prendre en compte les structures géopolitiques et la dynamique de l'offre et de la demande au sein de la région. Le Secrétaire Général a déclaré qu'une Stratégie Régionale de Transport sera le catalyseur du développement dans la région et attirera des partenariats de coopération avec d'autres agences de développement régional. Cette stratégie contribuera à l'intégration de nos membres et favorisera une meilleure connectivité au sein de la région ainsi qu'une plus grande force de frappe sur les marchés internationaux. Il a ajouté que le réseau régional de ferries peut être réalisé dans un premier temps par le biais d'un projet pilote avec quelques pays et que d'autres pays pourront y être intégrés par la suite. Cependant, il a souligné l'importance d'être réaliste en travaillant avec peu de moyens sur une base progressive, prenant note de l'intérêt des autres pays qui souhaitent être impliqués dans le réseau.

Il a ensuite invité l'assemblée à participer le 13 septembre au Comité spécial sur la Coopération et la mobilisation des ressources durant lequel tous les projets AEC de chaque direction seront présentés.

La Présidente a également rappelé le souhait de la Martinique d'être incluse à terme dans les études du réseau régional de ferries.

V. RESUME ET CONCLUSION

Dans sa conclusion, **la Présidente** a souligné l'importance du transport pour une meilleure connectivité des marchés intérieurs et extérieurs. Elle a déclaré qu'il n'y aura pas de cohésion dans ce secteur si les technologies ne sont pas suffisamment exploitées et que, par conséquent, il est nécessaire de déployer toutes les ressources nécessaires pour parvenir à leur adoption. Elle a affirmé que l'AEC dispose du leadership nécessaire pour y parvenir. Elle a ensuite invité tout le monde à se rendre en Martinique pour la prochaine conférence sur la connectivité.

Enfin, pour terminer, **la Présidente** a remercié tous les participants à la réunion pour leur présence et leur participation aux activités de la réunion.