Point: 16
Original : anglais

COMMUNAUTÉ DU PACIFIQUE

CINQUIÈME CONFÉRENCE RÉGIONALE DES MINISTRES DE L'ÉNERGIE ET DES TRANSPORTS DU PACIFIQUE
(Port-Vila, Vanuatu, 8-12 mai 2023)

TI 04: INITIATIVE POUR DES PORTS VERTS DANS LE PACIFIQUE ET FONDS VERT POUR LE CLIMAT

(Document présenté par la Communauté du Pacifique [CPS])

Objet

1. Le présent document a pour objet de fournir des informations actualisées sur une proposition de projet sous-régional pour des ports verts dans le Pacifique dans le cadre du Fonds vert pour le climat (FVC).

2. La CPS s'associe à l'Organisation des Nations Unies pour le développement industriel (ONUDI) pour mettre sur pied un projet FVC visant à concrétiser le concept des ports verts dans le Pacifique. Ce projet visera à contribuer à l'atténuation du changement climatique en réduisant les émissions des ports, ainsi qu'à l'adaptation aux effets du changement climatique en vue d'améliorer la résilience des ports grâce à la modernisation des infrastructures, des équipements, des opérations et des politiques. L'idée est que trois ou quatre pays de la région proposent un projet sous-régional visant à promouvoir des ports verts et résilients dans le Pacifique.

Contexte

3. L'Unité financements climatiques de la CPS aide quatorze pays membres éligibles à élaborer des propositions de projets du FVC et du Fonds pour l'adaptation en Océanie. La CPS est accréditée auprès du FVC pour des projets de subvention allant jusqu'à 50 000 000 de dollars des États-Unis. Ces projets doivent relever de la catégorie B des risques environnementaux et sociaux (activités présentant des risques et des impacts environnementaux et/ou sociaux potentiels limités, peu nombreux, généralement propres à un endroit, largement réversibles et facilement traités par des mesures d'atténuation).

4. Depuis 2010, la CPS réfléchit aux moyens de réduire l'impact environnemental du secteur du transport maritime. Dans le *Cadre d'action relatif aux services de transport (2011-2020)* adopté au niveau régional, l'objectif à long terme est de réduire les émissions en combinant améliorations techniques et améliorations opérationnelles, y compris dans les ports et les infrastructures portuaires, pour tous les navires qui opèrent dans le Pacifique. Toutefois, les principales actions prioritaires se limitent au respect des mesures internationales et à l'utilisation de technologies vertes dans les ports.

5. Les participants à la quatrième Conférence régionale des ministres de l'Énergie et des Transports du Pacifique (septembre 2019) ont adopté la *Vision des ports du Pacifique 2030–2050*, qui intégrera des objectifs, des mesures et des cibles pour des ports résilients, écologiques et propres en Océanie et nécessitera une approche plurinationale et multipartite. Cette vision comprend deux initiatives qui sont importantes dans le contexte du projet proposé :

   A. *ports résilients* – vise à adapter le développement portuaire et à renforcer la préparation au changement climatique et aux catastrophes, la réponse à ceux-ci et le relèvement, à mettre en œuvre des processus pour soutenir le développement économique, à assurer l'efficacité des opérations portuaires et à garantir le respect des normes internationales et des meilleures pratiques ;

B. *ports verts* – vise à contribuer à un développement sobre en carbone en réduisant l'empreinte carbone des ports océaniens, en augmentant leur efficacité énergétique et en encourageant le transport maritime écologique.

6. À ce jour, aucune activité importante n'a été entreprise dans les ports des petits États insulaires en développement (PEID) dans le cadre de l'initiative pour des ports résilients. Dans le cadre de l'initiative pour des ports verts dans le Pacifique, des activités sont testées depuis 2016 dans trois ports aux Fidji, aux Îles Salomon et aux Tonga[1]. Ces activités comprenaient des audits énergétiques et des conseils de base sur la gestion de l'énergie dans les installations portuaires. L'Autorité portuaire des Îles Salomon a fait état d'une économie d'énergie globale de 8 %, soit une réduction de 15 tonnes des émissions de GES, grâce à de nouveaux investissements dans l'énergie solaire pour l'éclairage des périmètres des ports d'Honiara et de Noro, et pour l'alimentation en électricité de tous les conteneurs réfrigérés et du nouveau matériel de manutention.

7. L'intention avec la proposition de projet FVC est de s'appuyer sur le Pacific Blue Shipping Partnership (2020-2030) et la déclaration de Clydebank pour des corridors maritimes verts (2021) afin de permettre un changement de paradigme pour les PEID en ce qui concerne les ports verts et résilients. Le champ d'action du projet se présenterait comme suit :
   - volet 1 : cadre stratégique et réglementaire porteur pour des ports verts et résilients ;
   - volet 2 : protection des services essentiels contre les risques climatiques en vue de réduire les interruptions dues aux événements climatiques extrêmes ;
   - volet 3 : financement et soutien au renforcement des capacités pour la pérennisation et le déploiement à plus grande échelle des services d'infrastructure.

Situation actuelle

8. L'idée de projet est débattue depuis deux ans avec plusieurs États insulaires océaniens, mais son développement est suspendu en attendant que les autorités nationales désignées pour le FVC confirment leur intérêt. Pour l'instant, cet intérêt a été confirmé par les ministères suivants :

   i) le ministère des Transports de la Papouasie-Nouvelle-Guinée ;
   ii) le ministère des Transports, des Communications et des Technologies de l'information des Îles Marshall ;
   iii) le ministère du Développement des infrastructures des Îles Salomon ;
   iv) le ministère du Commerce, des Échanges, du Tourisme et des Transports des Fidji et l'autorité nationale désignée.

Enjeux

9. Il y a deux aspects à prendre en considération s'agissant de l'accès aux financements climatiques.

   - ***Portée de l'accréditation de la CPS*** : la CPS n'est pas accréditée pour les prêts, les prises de participation ou les garanties. Les projets pour lesquels la CPS peut être l'entité accréditée doivent être financés par des subventions. Ils concerneront donc essentiellement l'adaptation au changement climatique et non l'atténuation des émissions de gaz à effet de serre (pour laquelle on considère que l'option la plus durable dans le contexte du FVC est celle des prêts). Cela étant, la CPS peut être une entité d'exécution et appuyer la gestion du projet sur le terrain grâce à son expertise technique. S'agissant de ce projet régional pour des ports

[1] Fiji Ports Corporation Limited (FPCL), Autorité portuaire des Îles Salomon (SIPA) et Autorité portuaire des Tonga (PAT).

verts, l'entité accréditée serait l'ONUDI et l'entité d'exécution serait la Division GEM de la CPS.

- ***L'action climatique comme raison d'être du projet*** : un projet du FVC n'est pas un projet de développement durable. Il doit toujours s'attaquer directement à un problème lié au changement climatique. Il peut s'agir d'un projet d'atténuation par la réduction des émissions de GES (accès aux énergies renouvelables, efficacité énergétique ou transports, foresterie et utilisation des sols à faibles émissions) ou d'un projet d'adaptation par l'amélioration de la résilience aux effets du changement climatique (sécurité sanitaire, alimentaire et hydrique, infrastructures, écosystèmes et services écosystémiques) ou encore d'un projet transversal. Mais s'il n'a pas pour objectif central la résolution d'un problème lié au changement climatique, le projet ne sera pas éligible au FVC et les pays devront chercher un autre bailleur de fonds.

10. **Projet régional pour des ports verts** : plusieurs courriels de suivi ont été envoyés aux autorités nationales désignées pour le FVC, mais tant que les pays ne considèrent pas le projet comme prioritaire, la CPS et l'ONUDI ne peuvent pas commencer à élaborer la note conceptuelle et la demande auprès de la Facilité pour la préparation des projets. En effet, l'appropriation par le pays et l'approbation de l'autorité nationale désignée sont des conditions essentielles à l'élaboration de tout projet du FVC.

Recommandations

11. Les ministres des Transports sont invités à :

    a. **noter que** les pays océaniens qui souhaitent participer à un projet régional pour des ports verts dans le Pacifique doivent prendre contact avec la CPS par l'intermédiaire de leur autorité nationale désignée pour le FVC (généralement le ministère des Finances ou le ministère de l'Environnement) ; et

    b. **noter** que la CPS et l'ONUDI pourront commencer à élaborer la note conceptuelle dès que les pays concernés considéreront que le projet est prioritaire.

Date: 17 avril 2023