



COMITÉ DES PÊCHES

SOUS-COMITÉ DU COMMERCE DU POISSON

Dix-huitième session

Procédure de correspondance écrite: 8 avril - 8 mai 2022

Séances plénières en ligne: 7, 8, 9 et 20 juin 2022

LES PORTS BLEUS COMME OUTIL DE RENFORCEMENT DE LA TRANSFORMATION BLEUE DANS LES RÉGIONS CÔTIÈRES

Traditionnellement, les documents d'information ne sont disponibles qu'en anglais. Cependant, pour cette session, une traduction automatique en espagnol et en français est également fournie pour la référence des Membres. La FAO ne garantit pas l'exactitude des traductions. Veuillez donc toujours vous référer à la version anglaise.

INTRODUCTION

1. Le Cadre stratégique de la FAO 2022-2031 définit la politique, les interventions et les activités organisationnelles axées sur des systèmes agroalimentaires plus efficaces, inclusifs, résilients et durables visant à une meilleure production, une meilleure nutrition, un meilleur environnement et une vie meilleure (les quatre meilleurs), ne laissant aucun derrière, afin de soutenir l'Agenda 2030. Les quatre meilleurs du Cadre stratégique reflètent les dimensions économiques, sociales et environnementales interconnectées des systèmes agroalimentaires. La FAO applique également quatre accélérateurs transversaux, à savoir la technologie, l'innovation, les données et les agrégats (gouvernance, capital humain et institutions) dans sa stratégie en mettant l'accent sur les interventions programmatiques, visant à accélérer l'impact tout en minimisant les compromis.

2. L'initiative des ports bleus (BPI) est une réponse concrète aux quatre meilleurs et accélérateurs de la FAO. Il aborde les ports maritimes comme des pôles de connaissances pour permettre aux ports de devenir une source de création de valeur. Les ports peuvent être considérés comme un site majeur où de nombreuses activités influencent directement la vie des gens, favorisent les synergies et servent les stratégies opérationnelles de développement local.

3. Le rôle joué par les ports est également aligné sur Le domaine de programme prioritaire (PPA)¹ de la transformation bleue de la FAO, en particulier son accent sur l'amélioration des politiques et des programmes d'innovation technologique intégrée, et l'engagement du secteur privé. En outre, le BPI pourrait être un outil opérationnel pour améliorer ce que l'on appelle le "triple résultat" des ports, notamment en préservant l'environnement, par exemple en réduisant la pollution, en favorisant les avantages sociaux, notamment en encourageant des conditions de travail décentes et équitables et en promouvant la croissance économique, par exemple en favorisant des profits soutenus. À cet égard, les ports sont considérés comme des plaques tournantes qui relient les activités économiques, sociales et environnementales. Une démarche de la transformation bleue peut être utilisée pour obtenir un impact mesurable dans leur zone d'influence, notamment compte tenu de leur potentiel à créer un cercle vertueux de développement.

L'INITIATIVE DES PORTS BLEUS

4. Lors de sa 33^{ème} session, le Comité des pêches (COFI) "a reconnu les synergies entre les SDGs et l'économie bleue, avec la nécessité d'une large coopération sur le développement de nouvelles plateformes et processus économiques (par exemple, le forum bleu, les ports bleus, la mode bleue) dans un manière durable".²

5. En outre, le COFI 34 "a demandé des informations supplémentaires sur la proposition d'un réseau volontaire de ports bleus pour le développement des zones côtières en collaboration avec les membres et les organisations concernées".³

6. Le BPI est une réponse pragmatique pour maximiser le rôle que les ports peuvent jouer dans le développement socio-économique des zones côtières tout en respectant les principes de durabilité. L'initiative s'appuie sur l'identification des bonnes pratiques puis leur transfert vers d'autres ports pour développer leur potentiel. Le BPI contribuera à la réduction de la pauvreté et à la sécurité alimentaire en favorisant la qualité des aliments, en préservant les ressources naturelles, en renforçant les chaînes de valeur et l'égalité des sexes et en encourageant le respect des bonnes pratiques de travail.

¹ Dans le cadre du nouveau Cadre stratégique et Plan à moyen terme de la FAO, vingt domaines de programme prioritaires cherchent à catalyser la transformation des systèmes alimentaires et à garantir leur contribution au Programme 2030 et aux SDGs.

² [fao.org/3/ca5184fr/ca5184fr.pdf](https://www.fao.org/3/ca5184fr/ca5184fr.pdf)

³ [fao.org/3/cb8322fr/cb8322fr.pdf](https://www.fao.org/3/cb8322fr/cb8322fr.pdf)

7. La BPI analysera les éléments et les conditions de réussite des ports afin d'élaborer des orientations susceptibles d'accompagner un développement similaire ailleurs. Le transfert de connaissances et de pratiques s'appuiera sur le rôle de coordination que la BPI peut jouer dans l'élaboration d'orientations, la connexion des ports et le soutien aux activités de développement par l'échange de connaissances et d'expériences, comme par la création d'un réseau, ou par la fourniture d'une assistance technique ou autres moyens.

8. Les premières étapes de l'initiative ont débuté en 2019 via un processus consultatif et inclusif lors du premier atelier des parties prenantes pour l'analyse et la promotion des ports dans le développement durable. Par la suite, trois autres ateliers ont été organisés.

PERTINENCE DU BPI POUR LE DEVELOPPEMENT DURABLE DES ZONES COTIERES

9. La mise en œuvre du BPI guidera les ports pour qu'ils deviennent plus durables, avec des retombées positives dans leur zone d'influence. La stratégie BPI améliorera les opérations des ports en termes de durabilité sociale, économique et environnementale. Certains des avantages du BPI comprennent:

- mettre en exergue le rôle des ports en tant que moteurs pertinents du développement local durable ;
- renforcer la planification stratégique des ports en intégrant l'inclusivité, la compétitivité, l'écologisation et l'efficacité des processus ;
- renforcer les relations entre les universités, les gouvernements, le secteur privé et la société civile afin de relever plus efficacement les principaux défis auxquels les ports sont confrontés ;
- renforcer la collaboration entre les secteurs public et privé ;
- planifier et mettre en œuvre des investissements et des locaux en termes de durabilité et d'alignement avec les intérêts et les demandes des parties prenantes ;
- favoriser l'innovation en attirant des investisseurs et des entrepreneurs potentiels qui fournissent des services et des produits pour combler les écarts de compétitivité ;
- améliorer les opérations commerciales en termes de volume et de revenus pour la chaîne de valeur des ports.

CONCEPTION ET MISE EN ŒUVRE DE LA BPI

10. Les processus de conception et de mise en œuvre du BPI doivent être adaptés aux spécificités sectorielles, sociales et environnementales. Chaque port doit suivre les orientations essentielles afin de contribuer avec succès à la génération de richesse de manière durable.

11. Les conclusions préliminaires d'une approche participative basée sur des ateliers et l'échange de bonnes pratiques ont indiqué des éléments de réussite à considérer pour le développement des ports bleus:

- avoir une évaluation de l'état et une identification de la portée, analyser les forces ainsi que les contraintes et autres défis auxquels sont confrontés les ports ;
- adopter une approche pleine dimension (inter et intra-sectorielle, transversale et multi-parties prenantes), en considérant le contexte complet d'un port de pêche où de multi-parties prenantes sont impliqués ;
- être axé sur les résultats, avec une planification stratégique délivrant des résultats basés sur l'évaluation, dans le but ultime d'améliorer l'efficacité des ports ;
- avoir un impact mesurable, en particulier en tenant compte du fait que la durabilité ne sera mieux atteinte que lorsque le niveau d'impact économique, social et environnemental sera évalué ;
- définir des objectifs spécifiques aux étapes initiales afin que les défis des ports et de leur arrière-pays pour améliorer leur compétitivité et assurer la durabilité puissent être traités de manière appropriée ;

- adopter une approche de vision à long terme;
- être sur mesure, considérant que chaque stratégie (objectifs et cibles) doit répondre à la réalité de chaque port ;
- viser à promouvoir l'engagement et l'appropriation afin que les parties prenantes comprennent la pertinence du processus et les impacts positifs sur leurs activités d'un point de vue social, économique et environnemental ;
- approche participative, même si le processus initial a été initié ou coordonné par l'une des entités, il doit être de plus en plus décentralisé ;
- renforcer la collaboration publique et privée ;
- améliorer la transparence et faciliter la communication afin que les réalisations, les contraintes et toute autre information pertinente liée à la stratégie soient communiquées en temps opportun à toutes les parties prenantes ;
- développer un système de gouvernance assurant un suivi continu et proactif dans la conception et la mise en œuvre de projets et d'actions spécifiques ;
- compte tenu de l'efficacité et des ressources disponibles, d'autant plus que le processus de conception et de mise en œuvre ne peut avoir lieu que si les ressources techniques et financières nécessaires sont disponibles ;
- maintenir un processus dynamique et flexible, ajusté en permanence au fur et à mesure que les performances et l'impact sont surveillés.

LE PROCESSUS PARTICIPATIF DU BPI

12. Le processus participatif a commencé par la discussion lors d'ateliers organisés sur la conception d'un document d'orientation pour que les ports adoptent une approche d'économie bleue.

13. Le premier atelier sur "Bilan mondial et bonnes pratiques" s'est tenu à Vigo (Espagne) en juin 2019 avec des représentants de 16 ports d'Afrique, d'Europe, d'Asie et d'Amérique latine. L'atelier a réuni des experts ayant divers intérêts et expertises liés aux ports pour collaborer à la mise en œuvre de la transformation bleue dans les ports. Il a jeté les bases de l'établissement d'un réseau de ports bleus, avec une attention particulière pour le contexte, les défis et les opportunités des différents ports. Il a été convenu que l'approche promet un processus de croissance durable.

14. En novembre 2019, un atelier d'étude de cas intitulé « "Perception de l'impact de la croissance bleue. par les parties prenantes » a été organisée à Vigo (Espagne) pour étudier l'impact des démarches menées par le Port de Vigo. Une attention particulière a été accordée aux progrès dans les domaines couverts par le Plan de Croissance Bleue du Port de Vigo, qui a été sélectionné comme bonne pratique pertinente. Le Port de Vigo a été pionnier dans la mise en œuvre d'une approche multi-parties prenantes en tant que stratégie visant à renforcer l'impact des opérations du port dans sa zone d'influence, y compris en rendant compte des projets et actions collaboratifs visant à renforcer les dimensions sociales, économiques et environnementales de son opérations. Les parties prenantes impliquées dans la mise en œuvre du Plan de Croissance Bleue du Port de Vigo ont participé à l'atelier, partageant leurs expériences, perceptions et vision, ce qui a soutenu l'identification des principaux défis de mise en œuvre et facilité la compréhension des implications potentielles pour le développement durable des zones côtières. .

15. En octobre 2020, le « Deuxième atelier sur les ports bleus: vers la durabilité » a été organisé virtuellement en raison de la pandémie de COVID-19. Il visait à renforcer l'échange de bonnes pratiques entre les ports, en se concentrant sur la dimension sociale et ses avantages. L'atelier a accru la sensibilisation et renforcé les connaissances sur les dimensions sociales, économiques et environnementales de l'impact des ports dans leur zone d'influence, y compris l'avantage d'établir une BPI et l'élaboration d'objectifs, de structures et d'un plan d'action.

16. Le « Troisième atelier de l'initiative des ports bleus, un pas en avant », organisé en ligne en juin 2021, axé sur le renforcement des connaissances existantes sur la capacité des ports bleus à promouvoir le développement durable dans leur zone d'influence. Les principaux résultats ont été la conception du BPI, l'analyse d'un « document d'orientation préliminaire pour devenir un port bleu » et l'échange

d'expériences tirées des défis rencontrés, avec un accent particulier sur l'accès au marché et la traçabilité. Cet atelier a été très réussi en termes de conclusions et de diversité des participants: plus de 20 pays étaient représentés, ainsi que huit organisations régionales et multilatérales (Banque Africaine de Développement, Commission Européenne (DG MARE), Organisation Internationale du Travail (OIT), l'Organisation maritime internationale (OMI), la Commission océanographique intergouvernementale de l'UNESCO (COI-UNESCO), la Banque mondiale, les organisations non gouvernementales (ONG) et les entreprises privées liées au secteur de la pêche, aux ports et à la traçabilité.

17. Outre les quatre ateliers, un processus de développement continu visant à renforcer les liens potentiels a été mené avec des agences des Nations Unies telles que la COI-UNESCO, la Banque mondiale, l'OIT et l'OMI, y compris des réunions et des consultations. En conséquence, une collaboration spécifique avec la COI-UNESCO a eu lieu en octobre et novembre 2021, axée sur l'échange de bonnes pratiques mettre en œuvre un programme de formation sur «Engager les ports bleus dans la planification de l'espace marin (MSP)» et concevoir un « document d'orientation pour renforcer le rôle des ports de pêche dans la MSP », qui devrait être publié en avril 2022.

LA STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE DU BPI

18. Un document de stratégie a été préparé pour identifier les produits et activités spécifiques qui renforceront la capacité des ports à créer de la valeur et, par conséquent, à améliorer les moyens de subsistance des populations. Il a été conçu en collaboration avec les ports participant aux activités du BPI, et partagé et discuté avec les organisations internationales et les organisations portuaires internationales.

19. La stratégie est divisée en cinq produits qui peuvent être résumés comme suit:

- **Produit 1. Mise en place de la plateforme BPI**

Sensibilisation par la diffusion d'informations dans les publications⁴ et sites web⁵ associés à des actions de plaidoyer, y compris des ateliers spécifiques impliquant les autorités portuaires nationales et les administrations des pêches. La ligne de base et un document d'orientation pour devenir un port bleu ont été rédigés.

- **Produit 2. Un programme de renforcement des capacités sur la gestion des ports bleus est élaboré et mis en œuvre**

Le programme de renforcement des capacités renforcera les capacités managériales (stratégiques) et opérationnelles (techniques) des ports et de leurs parties prenantes.

Plusieurs actions ont déjà été mises en œuvre à cette fin, dont l'élaboration d'un document et d'un référentiel de bonnes pratiques à travers un processus participatif: trois ateliers virtuels régionaux, "Engager les ports bleus dans la planification de l'espace maritime", en Afrique, en Amérique latine et en Asie, en collaboration avec la COI-UNESCO, et trois ateliers sur l'échange de bonnes pratiques liées aux dimensions sociales, économiques et environnementales des ports. Un programme de formation basé sur une formation mondiale et trois formations régionales (Amérique latine, Afrique et Asie) sera mis en œuvre en 2022. L'Espagne a exprimé son intention de soutenir ce programme de formation. Au moment de la rédaction, la procédure administrative d'acceptation des fonds offerts par l'Espagne est en cours.

- **Produit 3. Des outils innovants de gestion des connaissances sont conçus, développés et mis en œuvre**

La collecte et l'accessibilité des données sont cruciales pour une planification stratégique réussie et un processus de mise en œuvre dans le développement durable. Un meilleur accès aux

⁴ Publication conjointe FAO – COI UNESCO sur l'importance de la MSP (Gestion de l'espace marin) dans les ports de pêche.

⁵ [fao.org/in-action/globefish/news-events/details-news/en/c/1392282/](https://www.fao.org/in-action/globefish/news-events/details-news/en/c/1392282/) et AIVP [L'initiative des ports bleus pour encourager des relations ville-port positives.](#)

données économiques, sociales et environnementales des ports se traduira par une meilleure gestion et un meilleur impact.

Afin de générer ces données, il a été proposé de créer un observatoire de données pour collecter, analyser et fournir des mises à jour sur les activités portuaires, les statistiques, les ressources, les défis et la cartographie des ports et des sites de débarquement.

- **Produit 4. Les stratégies et actions dans le cadre de la transformation bleue sont conçues et mises en œuvre par les ports**

La création d'un programme d'assistance technique pour aider les membres du BPI à mettre en œuvre l'approche de la croissance bleue est actuellement en cours et des donateurs potentiels ont déjà été approchés.

- **Produit 5. L'impact réel des ports sur leur zone d'influence est mesuré afin d'ajuster les stratégies de développement local**

L'impact doit être mesuré en termes d'avantages pour les communautés côtières, et des indicateurs de performance clés (KPI) spécifiques doivent être identifiés et mis en œuvre conformément à la ligne de base en cours d'élaboration.

CONCLUSION

20. La BPI vise à contribuer à une croissance socio-économique basée sur les principes du développement durable, et sa stratégie de mise en œuvre est le résultat d'un processus participatif et inclusif qui a débuté en 2019. Depuis lors, plusieurs ateliers et réunions ont permis d'identifier et de concevoir les meilleures pratiques pour rendre les ports plus durables, jetant les bases d'une plateforme collaborative entre les ports pour renforcer les chaînes de valeur du poisson et générer de la valeur dans la zone d'influence des ports.

21. La BPI fournira aux ports des outils pour améliorer leur capacité, renforcer les connexions existantes et en créer de nouvelles, en se concentrant sur l'échange de bonnes pratiques, la coopération commerciale et la planification stratégique alignée sur les demandes et les tendances mondiales. En outre, l'existence de programmes de renforcement des capacités et d'outils de gestion des connaissances aura un impact positif sur une meilleure gestion des ports en termes sociaux, économiques et environnementaux.

22. Enfin, la stratégie du BPI est pleinement alignée sur l'Agenda 2030. Sa mise en œuvre offre l'opportunité d'inscrire l'Agenda 2030 dans la planification stratégique des ports dans le cadre de la coopération et des partenariats, y compris le rôle de catalyseur joué par la FAO et d'autres organisations internationales pour maximiser les ressources, capitaliser sur l'expérience et élargir l'influence du BPI.