

# Cadre maritime régional global pour le Pacifique 2026–2050

## Historique des versions

<b>Date</b>	<b>Commentaires</b>	<b>Version</b>
26–30 août 2024	Travaux de rédaction effectués pendant le deuxième atelier consacré au Cadre maritime régional global pour le Pacifique (POMF)	Versions 1 à 4a
13 septembre 2024	Modifications apportées au cours de la deuxième réunion du comité de rédaction	Versions 5 et 5a
4 octobre 2024	Secrétariat : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Reformulation des énoncés des tendances et modification du style des parties descriptives (formulation sous forme d'énoncés factuels et non de tendances)</li> <li>• Rédaction des définitions</li> <li>• Précisions sur le processus de suivi-évaluation et apprentissage applicable à la Stratégie 2050 et au Plan de mise en œuvre</li> </ul>	Version 5b
18 octobre 2024	Équipe des publications – première révision	Version 6
21 octobre 2024	Secrétariat : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ajout de la section « Introduction »</li> <li>• Ajout de la section « Contribution »</li> <li>• Ajout des échéances dans la section « Stratégies »</li> <li>• Révision des définitions des termes « Infrastructures maritimes » et « Navire »</li> </ul>	Version 6a
28 octobre 2024	Secrétariat : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ajout de la section « Remerciements »</li> <li>• Révision des sections « Vision », « Ambition », « Contribution », de l'objectif iii et des échéances de la section « Stratégies » proposées lors de la troisième réunion du comité de rédaction et d'autres consultations</li> </ul>	Version 6b
5 novembre 2024	Secrétariat : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Révision sur la base des observations formulées lors des consultations organisées auprès des femmes du secteur maritime, des jeunes, des personnes en situation de handicap et du Forum sur la sécurité des transports maritimes intérieurs</li> <li>• Équipe des publications – deuxième révision</li> </ul>	Version 6c

5 novembre 2024	Version consolidée du POMF, proposée à l'issue de la quatrième réunion du comité de rédaction	Version 7
10 février 2025	Secrétariat : <ul style="list-style-type: none"><li>• Révision sur la base des observations formulées lors de la deuxième réunion du comité de pilotage et de la troisième Conférence des directeurs du transport maritime</li></ul>	Version 7a
11 février 2025	Modifications apportées au cours de la cinquième réunion du comité de rédaction	Version 7b
12 février 2025	Avant-projet de POMF	Version 8

## Remerciements

La rédaction du Cadre maritime régional global pour le Pacifique (POMF) s'est inscrite dans un processus exhaustif et inclusif mené par la Communauté du Pacifique (CPS), qui a assuré le secrétariat du comité de pilotage du POMF et lui a apporté son concours technique. Le comité de pilotage, présidé par les Îles Salomon, a été créé sur décision de la Conférence des directeurs du transport maritime afin d'orienter l'élaboration de ce cadre. La formulation du POMF a été confiée à un comité de rédaction, au sein duquel étaient représentés tous les pays membres de la CPS. De vastes consultations ont été menées auprès de diverses parties prenantes afin que les besoins et les points de vue divers du Pacifique soient bien pris en compte dans le cadre. Ont notamment été consultés les directeurs du transport maritime et des experts du secteur, ainsi que des représentants des femmes du secteur maritime, des personnes en situation de handicap et des jeunes. Cette démarche collaborative visait à garantir le caractère inclusif et équitable du POMF, conformément aux valeurs océaniques d'unité, d'adaptabilité, d'équité et de protection.

L'élaboration du POMF a été rendue possible par le généreux concours de l'Union européenne, du Royaume-Uni et de l'Organisation maritime internationale (OMI). Leurs contributions ont grandement facilité l'organisation des consultations élargies, ainsi que la mobilisation des compétences techniques et des ressources nécessaires à l'élaboration de ce cadre global.

Ce travail a également bénéficié du soutien technique et des compétences spécialisées complémentaires du Fonds d'infrastructure régional océanien (PRIF) et du Secrétariat du Programme régional océanien de l'environnement (PROE).

## 1. Introduction

**1.1** La vision des dirigeants du Pacifique est celle d'un Pacifique bleu où sont reconnus les liens profonds qui unissent les peuples du Pacifique à leur environnement, tout en soulignant l'attachement de la région à la gestion durable et à la protection de notre océan partagé. À l'intérieur de cette vision, le transport et la mobilité maritimes revêtent une importance vitale pour les communautés insulaires, en ce qu'ils permettent de relier les populations, les biens et les services à travers les immenses étendues océaniques du Pacifique. Ce secteur crucial s'inscrit dans un paysage dynamique, façonné par l'évolution démographique, l'essor des technologies, les effets croissants du changement climatique et le besoin grandissant de financements durables.

**1.2** Pour naviguer entre les écueils et mettre le cap sur un avenir maritime prospère, les dirigeants du Pacifique ont formulé la Stratégie pour le Pacifique bleu à l'horizon 2050 (ci-après la « Stratégie 2050 »), en tant que feuille de route vers un Pacifique résilient, où règnent la paix, l'harmonie, la

sécurité, l'inclusion sociale et la prospérité. Le POMF – initiative clé relevant du domaine thématique « Technologie et connectivité » de la Stratégie 2050 – offre un cadre directeur pour des transports maritimes accessibles et abordables, contribuant à la croissance économique durable, dans le respect des principes d'une transition juste et équitable du secteur maritime. Ce cadre incarne les valeurs océaniques « wan solwara » (unité), « teimaitoa » (adaptabilité), « kapahrak » (équité) et « mana tiaki » (rôle de gardien), lesquelles orientent le développement d'un secteur maritime où la sécurité et la sûreté sont assurées, respectueux de l'environnement et connecté, au service des besoins et des aspirations de toutes les populations du Pacifique.

**1.3** Le POMF met en lumière la contribution majeure du transport maritime à la réalisation des objectifs de développement durable (ODD). S'inscrivant à l'appui de ces objectifs, le POMF entend renforcer la résilience des communautés océaniques face aux effets du changement climatique, promouvoir un développement économique inclusif et garantir la gestion durable de nos ressources océaniques.

**1.4** Pour ce qui est de l'avenir, le secteur du transport maritime du Pacifique doit s'adapter aux grandes tendances, notamment en intégrant les technologies numériques, en assurant sa transition vers des pratiques de transport plus écologiques, et en prenant acte de l'importance croissante que revêt la mobilisation de financements durables pour le développement maritime. Le POMF, en mettant l'accent sur le renforcement des connaissances et des capacités, la technologie et l'innovation, la gouvernance et la collaboration, et la mobilisation de ressources, définit la route à suivre pour faire face à ces tendances, et donne aux États et Territoires insulaires du Pacifique les moyens de façonner eux-mêmes leur avenir maritime, tout en promouvant l'établissement de partenariats équitables avec les parties prenantes internationales.

## Contexte

**1.5** Ce secteur fait face à un éventail de défis interdépendants, qui nuisent à sa durabilité et à son efficacité. Ces défis sont les suivants : i) des ressources et des capacités limitées, qui compromettent la sûreté et la sécurité maritimes ; ii) une vulnérabilité au changement climatique et aux catastrophes naturelles, qui perturbent les transports et détériorent les infrastructures vitales ; iii) une dépendance à l'égard des combustibles fossiles, qui fait obstacle à la transition nécessaire vers des solutions sobres en carbone ; iv) une faible maturité numérique, qui nuit à l'efficacité des opérations maritimes et portuaires et au partage efficace des données ; v) la pollution et les déchets générés par les activités maritimes, qui constituent une menace pour les milieux marins ; et vi) des inégalités qui limitent les possibilités offertes aux femmes, aux jeunes et aux personnes en situation de handicap au sein du secteur. Il est essentiel de remédier à ces problèmes interdépendants afin de favoriser la croissance économique et le bien-être général à l'échelle de la région, tout en

garantissant la prestation de services sécurisés, sûrs, fiables et abordables.

**1.6** Le secteur s'est engagé à assurer une transition juste et équitable vers des transports maritimes et des installations portuaires décarbonés, et à œuvrer en faveur d'un Pacifique exempt de combustibles fossiles. Il a également pris des engagements en faveur de la digitalisation des transports maritimes, des ports et de la navigation par la mise en œuvre de technologies maritimes numériques, mais également de la santé de l'océan par la prévention de la pollution, la gestion des déchets et l'interdiction des plastiques. En outre, le secteur prépare résolument son avenir par l'instauration d'une gouvernance maritime et de cadres d'action efficaces. Le POMF fournit un cadre global pour relever ces défis, en soulignant l'importance de la transformation numérique, des technologies vertes, du financement durable et des pratiques inclusives, tout en encourageant la collaboration et une gouvernance solide.

### *Définitions*

#### *a. Accessible*

**1.7** Le terme « accessible » désigne le fait que les infrastructures et services de transport maritime sont conçus pour être utilisables par tous, indépendamment de la capacité physique, du lieu ou du statut socioéconomique. Dans le Pacifique, la notion d'accessibilité renvoie à l'accessibilité physique, à l'accessibilité économique, à la disponibilité dans les zones rurales et reculées, et à la fiabilité des services. L'accessibilité est indispensable à la promotion de l'inclusivité et à la réalisation des objectifs de développement durable de la région.

#### *b. Abordable*

**1.8** Un secteur du transport maritime résilient garantit à toutes les populations du Pacifique un accès à des services de transport par mer abordables, à un prix raisonnable pour les utilisateurs comme pour les prestataires de services. Dans le Pacifique, ce caractère abordable des prix contribue à rendre économiquement viables les navires à émissions de carbone faibles ou nulles, tout en favorisant les échanges et le développement socioéconomique. Le fait de garantir des prix abordables contribue à assurer un accès équitable au transport, ce qui favorise la croissance et le développement des communautés insulaires.

#### *c. Propre*

**1.9** Un secteur maritime propre réduit le plus possible son impact environnemental, en empêchant le rejet de polluants nocifs par les navires, les ports et les opérations maritimes. La protection des écosystèmes marins et des communautés côtières du Pacifique est essentielle pour assurer sa viabilité à long terme. Un secteur propre favorise la santé de l'environnement, ce qui contribue tant à la préservation écologique qu'à la résilience économique.

*d. Emploi décent*

**1.10** Dans le secteur maritime, le terme « emploi décent » désigne un emploi conforme aux principes fondamentaux de l'Organisation internationale du Travail (OIT), à savoir un travail productif qui assure un revenu équitable, de bonnes conditions de sécurité sur le lieu de travail, et une protection sociale au travailleur·se et à sa famille, offre des perspectives d'épanouissement personnel et d'intégration sociale, garantit l'égalité des chances et de traitement à toutes les femmes et à tous les hommes, et accorde aux travailleurs la liberté d'exprimer leurs inquiétudes, de s'organiser et de prendre part aux décisions qui les concernent. La notion d'emploi décent suppose l'existence de pratiques justes de recrutement et d'emploi, des conditions de travail et de vie sûres et saines, l'accès à la formation et au perfectionnement des compétences, et le respect des droits des gens de mer.

*e. Numérique*

**1.11** L'adjectif « numérique » s'emploie pour désigner les technologies assurant aux populations du Pacifique des services numériques sûrs, fiables et accessibles. Les technologies numériques permettent de rationaliser les opérations dans le transport maritime, de renforcer la sécurité et d'améliorer la connectivité entre les ports, les navires et les organismes de réglementation. En adoptant des solutions numériques, le secteur devient plus efficient et promeut l'intégration régionale, encourageant la multiplication des débouchés économiques.

*f. Justice de genre*

**1.12** La justice de genre dans le secteur maritime garantit l'équité et la sécurité à tous les genres, en particulier aux femmes et aux filles, tout en promouvant leur participation pleine et entière. Dans le Pacifique, la justice de genre permet de répondre aux inquiétudes en matière de sécurité, et facilite l'accès des femmes à l'emploi et aux postes à responsabilités dans un secteur traditionnellement masculin. Elle garantit que les infrastructures de transport favorisent l'égalité de genre, ce qui permet un développement économique et social plus inclusif.

*g. Gouvernance*

**1.13** Dans le secteur maritime, la gouvernance désigne la façon dont les politiques, les lois et les institutions œuvrent en synergie pour résoudre les difficultés et assurer la participation des parties prenantes. Une gouvernance efficace garantit la sécurité maritime, la protection de l'environnement et la collaboration entre les parties prenantes régionales dans le Pacifique. Une gouvernance solide contribue à un secteur maritime résilient et bien coordonné, au service des objectifs de développement à long terme.

*h. Verdissement*

**1.14** Le verdissement met l'accent sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre et la transition vers l'efficacité énergétique et la neutralité carbone des opérations maritimes. Il s'agit de doter les infrastructures et les navires du Pacifique de technologies d'énergie renouvelable et peu

polluantes. Un secteur maritime vert permet d'atténuer les effets du changement climatique et de favoriser le développement durable.

*i. Obligations vertes*

**1.15** Les obligations vertes sont des instruments de financement thématiques, dont le produit est exclusivement utilisé pour financer ou refinancer des projets verts nouveaux ou existants remplissant des critères précis. Dans le Pacifique, elles permettent de soutenir un transport maritime peu polluant, les infrastructures portuaires vertes et les initiatives de transport maritime résilientes au changement climatique, réduisant ainsi la dépendance à l'égard des combustibles fossiles et renforçant la durabilité dans le secteur maritime.

*j. Substances nocives*

**1.16** Les substances nuisibles comprennent les hydrocarbures, les produits chimiques nocifs et les déchets susceptibles de porter atteinte aux milieux marins et à la santé humaine. Il est essentiel de contrôler ces substances, car le Pacifique est vulnérable face à la pollution causée par les transports et les activités maritimes. La prévention de la pollution permet de protéger les écosystèmes marins et de pérenniser les moyens de subsistance tributaires de la santé de l'océan.

*k. Inclusif*

**1.17** Le terme « inclusif » désigne le fait de prendre en compte dans les processus décisionnels les points de vue et les besoins de l'ensemble des groupes et des individus, en particulier ceux qui sont marginalisés. Dans le Pacifique, l'inclusivité se fonde sur l'approche centrée sur l'humain, qui donne la priorité aux droits de la personne, à l'inclusion de la dimension de genre et à la sensibilité culturelle. Un développement fondé sur l'inclusivité tient compte de la diversité des contextes sociaux et culturels des communautés du Pacifique.

*l. Infrastructures maritimes*

**1.18** Les infrastructures maritimes englobent les structures physiques, les installations et les systèmes numériques facilitant les activités maritimes dans le Pacifique, et leur interconnexion. Elles désignent plus spécifiquement les ports, les quais, les jetées, les aides à la navigation, les réseaux de communication, les systèmes de surveillance et d'alerte et d'autres composantes. Des infrastructures maritimes bien gérées intègrent des principes de conception durable et résiliente, qui garantissent la sécurité, l'efficacité et l'écoresponsabilité des opérations, tout en s'adaptant à l'évolution des défis et au progrès technologique.

*m. Transport maritime*

**1.19** On entend par « transport maritime » le mouvement par mer des biens et des personnes, vital pour les États et Territoires insulaires océaniques. Il favorise les échanges commerciaux, la satisfaction des besoins socioéconomiques et la connectivité régionale. Des transports maritimes fiables sous-tendent le développement durable et contribuent à surmonter les difficultés liées à la situation géographique de la région.

*n. Mobilité*

**1.20** La « mobilité » désigne la capacité à se déplacer librement et aisément, au moyen de transports physiques et virtuels. Dans le Pacifique, la mobilité maritime permet aux populations d'accéder aux services essentiels, à l'emploi et aux débouchés commerciaux. L'amélioration de la mobilité renforce la productivité économique et le développement social dans les communautés insulaires.

*o. Pacifique*

**1.21** Le Pacifique désigne la région englobant les vastes étendues maritimes de l'océan Pacifique et les États et Territoires insulaires océaniques qui s'y trouvent, lesquels sont répartis en trois sous-régions : la Mélanésie, la Micronésie et la Polynésie. Possédant des caractéristiques géographiques et culturelles uniques, la région est aussi connue sous le nom de « Pacifique bleu ». Notre région est le reflet de notre identité commune et de notre attachement à notre rôle de gardiens de l'océan, moteur de la collaboration régionale et du développement durable.

*p. Pollution*

**1.22** On entend par « pollution » l'introduction de substances nuisibles dans l'environnement marin, pouvant porter atteinte aux écosystèmes, à la santé humaine et aux activités économiques. La pollution englobe les émissions de gaz à effet de serre, les déversements d'hydrocarbures et le rejet d'eaux usées dans le transport maritime. La prévention de la pollution permet de sauvegarder la biodiversité marine et d'assurer la durabilité à long terme des ressources océaniques.

*q. Fiabilité*

**1.23** Dans le transport maritime, la notion de fiabilité renvoie à des services sûrs, à la régularité des horaires, à la sécurité des navires et à la réduction des perturbations. Dans le Pacifique, il est essentiel de pouvoir disposer de transports fiables pour relier les îles reculées, assurer les échanges commerciaux, et favoriser le développement social et économique. Un système fiable permet de renforcer la connectivité régionale et la résilience.

*r. Résilience*

**1.24** On entend par « résilience » la capacité du secteur maritime à s'adapter et à résister aux perturbations, telles que celles provoquées par les aléas climatiques ou les chocs économiques, et à s'en relever. Dans le Pacifique, les navires et les infrastructures peuvent poursuivre leurs opérations malgré l'élévation du niveau de la mer et les phénomènes météorologiques extrêmes. Le renforcement de la résilience accroît le bien-être des communautés, favorise la stabilité économique et garantit la durabilité maritime à long terme.

*s. Sécurité*

**1.25** La sécurité du transport maritime désigne le fait de préserver les vies humaines, les moyens de subsistance et les milieux marins en assurant le respect de normes strictes en matière de sécurité et en s'adaptant aux risques. Dans le Pacifique, il s'agit de réduire le nombre d'accidents et de



protéger les personnes, grâce à des navires et à des infrastructures bien entretenus. Mettre fortement l'accent sur la sécurité contribue à rendre les opérations maritimes plus sûres, fiables et efficaces, ce qui est essentiel au développement et à la stabilité de la région.

*t. Sûreté*

**1.26** La sûreté des systèmes de transport maritime désigne le fait de protéger les personnes, les navires et les infrastructures contre les menaces physiques, environnementales et cyber. Il s'agit de combattre des problèmes tels que la criminalité transnationale, le changement climatique et les failles de cybersécurité dans le Pacifique. La sûreté des systèmes favorise la stabilité et la résilience, ce qui garantit la sécurité de la circulation et la protection des intérêts maritimes régionaux.

*u. Coopération Sud-Sud*

**1.27** On entend par « coopération Sud-Sud » l'échange de connaissances, de ressources et de compétences spécialisées entre les pays en développement, en particulier dans le Pacifique. La coopération Sud-Sud permet aux États et Territoires insulaires océaniques de collaborer sur des questions afférentes à la sécurité maritime, à la durabilité et à la résilience climatique. Elle renforce les liens régionaux, accroît les capacités et encourage l'adoption de solutions adaptées au contexte local.

*v. Intégration des systèmes*

**1.28** L'intégration des systèmes consiste à connecter des composantes et des processus de manière qu'ils forment une unité cohérente fonctionnant efficacement. Il s'agit de coordonner les infrastructures maritimes, les modes d'exploitation des navires et les systèmes de gouvernance afin d'améliorer la fonctionnalité et la transparence du secteur maritime du Pacifique. Des systèmes intégrés favorisent une meilleure collaboration et une meilleure prise de décision, à l'appui d'un développement maritime durable.

*w. Navire*

**1.29** On entend par « navire » tout type d'engin nautique destiné au transport ou à des activités professionnelles, d'exploration, de pêche ou de loisir dans le milieu marin. Dans le Pacifique, ce terme s'étend aux navires effectuant des voyages internationaux, aux navires de transport intérieur et aux petites embarcations, qui sont essentiels pour relier entre elles les communautés insulaires. Le système de transport maritime et le développement durable de la région sont tributaires de navires opérant dans de bonnes conditions de sécurité, efficaces et respectueux de l'environnement.

*x. Gestion des déchets*

**1.30** La gestion des déchets désigne la collecte, le traitement et l'élimination des déchets solides, des matières dangereuses et des débris marins. Une gestion efficace des déchets est essentielle dans les États et Territoires insulaires océaniques, compte tenu de la superficie limitée des espaces terrestres et de la vulnérabilité de la région face aux conséquences environnementales associées. Elle contribue à protéger les écosystèmes et

la santé humaine, et favorise les démarches de durabilité dans les opérations maritimes.

## 2. Notre ambition, notre vision et nos valeurs

### Vision

**2.1** Un secteur maritime où la sécurité et la sûreté sont assurées, respectueux de l’environnement et connecté, à la fois durable, résilient et pleinement accessible, garantissant l’inclusivité, un accès équitable, un traitement juste et des possibilités pour tous dans l’ensemble du Pacifique bleu.

Slogan : « Un secteur maritime au service des besoins et des aspirations de toutes les populations du Pacifique »

### Ambition

**2.2** Notre ambition est de cultiver un secteur maritime prospère et durable dans le Pacifique bleu, renforçant le pouvoir d’action de toutes les populations du Pacifique, afin que personne ne soit laissé de côté. Nous nous engageons à mettre en place des systèmes de transport maritime sûrs, sécurisés, résilients, accessibles et respectueux de l’environnement, qui favorisent un accès équitable, l’égalité de genre et l’inclusivité, promeuvent une connectivité fiable et des pratiques durables, et intègrent l’innovation technologique en harmonie avec le patrimoine culturel, les savoirs traditionnels et la sauvegarde de l’environnement. Cette ambition, qui s’ancre dans nos valeurs, nous anime à créer un avenir maritime où les besoins et les aspirations de toutes les populations du Pacifique sont satisfaits.

### Valeurs

**2.3** Nous traçons notre avenir en puisant dans la sagesse dont sont empreints notre passé et notre présent, afin d’en tirer des enseignements et d’inspirer les générations futures.

<i>Wan solwara</i> – <b>Notre unité :</b> Encourager l’établissement de solides liens de partenariat et de collaboration entre les pays du Pacifique bleu pour renforcer la sécurité, la sûreté et la durabilité du transport maritime, ainsi que la protection de l’environnement.	<i>Teimaitoa</i> – <b>Notre adaptabilité :</b> Renforcer les capacités et les compétences afin de se préparer aux défis environnementaux, politiques, sociaux, logistiques et financiers et de les relever efficacement, l’objectif étant d’assurer la résilience des infrastructures et	<i>Kapahrak</i> – <b>Notre équité :</b> Promouvoir l’égalité des chances et des pratiques inclusives dans le secteur du transport maritime, en veillant à ce que l’ensemble des individus et des communautés tirent avantage du secteur et aient la	<i>Mana tiaki</i> – <b>Notre rôle de gardien :</b> S’engager en faveur de l’exploitation durable, de la sécurité et de la sûreté de notre Pacifique bleu, tout en protégeant notre mode de vie et notre environnement dans l’intérêt des générations futures.
---	---	--	--

	des services de transport maritime dans le Pacifique.	possibilité d’y contribuer.	
--	---	-----------------------------	--

### 3. Objet et finalité

**3.1** Le POMF a vocation à guider les ministères compétents et les administrations maritimes le long d’une trajectoire d’action convenue, et à aider les partenaires du développement à appréhender les priorités maritimes du Pacifique.

**3.2** À cette fin, le POMF est conçu comme un guide visant à répondre aux besoins, aux priorités, aux difficultés essentielles et aux questions émergentes dans le secteur maritime de la région, en mettant l’accent sur les domaines thématiques convenus (sécurité et sûreté, résilience, verdissement, transformation numérique, propreté, justice de genre et inclusivité). Ces domaines thématiques sont assortis de trajectoires transversales (connaissances et capacités, technologie et innovation, gouvernance et collaboration, et mobilisation de ressources), ainsi que d’objectifs et de stratégies déterminés se rapportant à ces domaines respectifs.

**3.3** Le POMF est né de la cinquième Conférence régionale des ministres de l’Énergie et des Transports du Pacifique (PRETMM) tenue en 2023. Lors de cette conférence, les ministres, dans leur Déclaration d’Efate, se sont engagés à élaborer un cadre maritime global, accompagné de plans et de solutions appropriés et alignés sur le Plan de mise en œuvre de la Stratégie 2050 (l’élaboration du cadre étant l’une des actions collectives régionales prévues au titre du domaine thématique « Technologie et connectivité »), en veillant à ce que ce cadre puisse être adapté aux diverses conditions observées dans la région et intègre un dispositif de suivi-évaluation et apprentissage.

### 4. Contribution du transport maritime

**4.1** Le POMF est l’une des composantes clés de la Stratégie 2050, participant à la réalisation de la vision qui y est dessinée, à savoir l’avènement d’une région résiliente, sûre et prospère. Le POMF, qui s’inscrit dans une action collective régionale au titre du domaine thématique « Technologie et connectivité », contribue à la réalisation des objectifs et des effets attendus de la Stratégie 2050. Il fait écho aux engagements des dirigeants en assurant la sûreté, la sécurité et la résilience aux chocs et aux catastrophes, en accélérant la croissance économique, en garantissant une gestion durable de l’océan, en limitant le réchauffement climatique par la réduction des émissions de gaz à effet de serre et la mise en œuvre de la neutralité carbone, et en faisant du Pacifique une région connectée.

**4.2** Reconnaissant la nature profondément interconnectée du Pacifique bleu, le POMF promeut l'action collective et la solidarité régionale pour faire face aux défis maritimes et s'engager sur la voie d'un développement durable, en tenant compte du rôle des organisations régionales et de leur contribution à la coordination des efforts régionaux. En tant qu'action collective régionale, la mise en œuvre du POMF contribue aux domaines thématiques suivants :

- **4.3 Leadership politique et intégration régionale :** le POMF reconnaît l'importance cruciale d'un leadership politique affirmé et d'une coopération régionale solide afin d'impulser une gouvernance maritime efficace et de plaider pour la prise en compte des priorités du Pacifique sur la scène internationale.
- **4.4 Développement centré sur l'humain :** le POMF donne la priorité au bien-être des populations du Pacifique, en promouvant la sécurité et l'accessibilité du transport maritime, en favorisant la création de moyens de subsistance durables dans l'économie bleue, et en encourageant un accès inclusif aux possibilités d'éducation et de formation dans le domaine maritime.
- **Paix et sécurité :** le POMF contribue à la sûreté et à la stabilité du domaine maritime, au travers du renforcement des cadres de sûreté maritime, de la lutte contre la criminalité transnationale, et de la promotion du règlement pacifique des différends maritimes.
- **4.6 Ressources et développement économique :** le POMF favorise le développement économique durable du Pacifique, en promouvant la gestion responsable des ressources marines, en encourageant la croissance de l'économie bleue, et en renforçant les échanges et la connectivité maritimes.
- **4.7 Changement climatique et catastrophes :** le POMF intègre les considérations liées au changement climatique et aux catastrophes dans tous les aspects du développement maritime, en ce qu'il promeut l'adaptation et la résilience des infrastructures maritimes, et s'inscrit à l'appui d'une transition vers des pratiques maritimes plus vertes et sobres en carbone.
- **4.8 Océan et environnement :** le POMF met l'accent en priorité sur la protection et la gestion durable de l'océan Pacifique, préconisant l'adoption de mesures de prévention de la pollution du milieu marin, de conservation de la biodiversité et de lutte contre les effets du changement climatique sur les écosystèmes marins.
- **4.9 Technologie et connectivité :** le POMF s'appuie sur le pouvoir de la technologie et de l'innovation pour accroître l'efficacité, la sécurité et la durabilité du secteur du transport maritime dans le Pacifique, tout en promouvant la digitalisation et l'investissement dans des solutions de pointe adaptées aux besoins de la région.

**4.10** Le POMF reconnaît que le transport maritime contribue considérablement à la réalisation des ODD et souligne l'interconnexion de ces objectifs dans la quête d'une transition juste et équitable vers des transports maritimes durables dans le Pacifique.

**4.11** Le POMF vise à réduire la pauvreté (ODD 1) et à éliminer la faim (ODD 2) en facilitant les échanges et en créant des possibilités d'emploi, de sorte à garantir la sécurité alimentaire au travers d'un système de transport maritime fiable et efficient. Le POMF promeut l'emploi décent et la croissance économique (ODD 8), en favorisant l'avènement d'un secteur maritime durable et inclusif, pourvoyeur d'emploi, d'une éducation de qualité et de possibilités d'apprentissage tout au long de la vie pour les gens de mer et le personnel à terre (ODD 4), tout en mettant l'accent sur l'égalité de genre (ODD 5). Il contribue en outre à réduire les inégalités (ODD 10), son but étant de renforcer le pouvoir d'action et de promouvoir l'inclusion sociale, économique et politique de tous, indépendamment de l'âge, du genre, du handicap ou de tout autre statut.

**4.12** Il est crucial d'atteindre les ODD 9 et 11 dans le Pacifique insulaire. Ces deux objectifs sont axés sur la mise en place d'infrastructures de qualité, fiables, durables et résilientes, et sur l'accès à des systèmes de transport sûrs, abordables, accessibles et durables.

**4.13** Prenant acte des incidences des activités maritimes sur l'environnement, le POMF donne la priorité aux mesures visant à conserver et à exploiter durablement les océans (ODD 14), et à atténuer les effets du changement climatique (ODD 13). Il s'agit notamment d'assurer la transition vers des opérations maritimes plus vertes et d'adopter des combustibles et des technologies plus propres (ODD 7), qui amélioreront la qualité de l'air et atténueront les risques sanitaires dans les communautés du Pacifique, tout en contribuant à la sécurité alimentaire, à bonne santé et au bien-être des populations (ODD 3). Le POMF contribue également à la propreté de l'eau et à l'assainissement (ODD 6) en prévenant la pollution marine et en favorisant des pratiques durables de gestion des déchets, notamment des eaux usées. Bien qu'il soit principalement axé sur l'environnement maritime, il met en lumière le fait que ces actions contribuent aussi indirectement à la salubrité des écosystèmes côtiers, et donc à l'ODD 15. En outre, le POMF reconnaît le rôle crucial joué par le transport maritime dans la gestion des déchets dans la région, des déchets dangereux en particulier, ce qui s'inscrit dans le droit fil de l'ODD 12 relatif aux modes de consommation et de production durables.

**4.14** Enfin, le POMF promeut la bonne gouvernance maritime et l'état de droit en renforçant les institutions du Pacifique (ODD 16) et en plaidant en faveur de véritables partenariats entre les pays et les partenaires du développement (ODD 17) afin d'atteindre ces objectifs ambitieux.

## 5. Tendances

**5.1** Une tendance est une évolution à long terme qui influe considérablement sur le secteur maritime. S’il faut parfois du temps pour que les tendances se dessinent, une fois établies, elles peuvent perturber ou reconfigurer les activités, les processus et les perceptions existants. Une tendance interagit souvent avec d’autres tendances, amplifiant leurs effets et influençant de multiples domaines de manière simultanée.

### *Évolution démographique et besoins en matière de mobilité*

**5.2** Si certains pays du Pacifique connaissent une croissance démographique, d’autres accusent un déclin, si bien que des pressions variables s’exercent sur les systèmes de transport maritime. Compte tenu des tendances en matière d’urbanisation, les besoins associés à des transports interîles résilients, permettant de relier les zones rurales et urbaines, ne cesseront de croître. Ces diverses évolutions démographiques mettent en lumière la nécessité de disposer de services maritimes adaptables, inclusifs et durables, favorisant le développement économique et social dans l’ensemble du Pacifique bleu, tout en faisant en sorte que les petites communautés reculées restent elles aussi connectées et bénéficient d’infrastructures de transport essentielles.

### *Technologie et connectivité*

**5.3** Le secteur maritime du Pacifique s’apprête à entamer sa transformation numérique, ce qui signifie que l’automatisation, la connectivité et les systèmes de données en temps réel redistribueront toutes les cartes, des opérations portuaires à la navigation. La région doit investir dans les technologies de pointe et les adopter, sans quoi elle risque de se retrouver en marge d’une industrie maritime mondiale en plein essor. En intégrant les outils numériques, les États et Territoires insulaires océaniques peuvent améliorer la sécurité, l’efficacité et la compétitivité du secteur maritime, mais cette transition ne pourra se faire sans un accès équitable aux technologies.

### *Financements, partenariats et coopération*

**5.4** Pour bâtir un avenir maritime durable dans le Pacifique, il convient de mettre en place des investissements coordonnés de grande envergure et des partenariats stratégiques. Alors que les modèles de financement mondiaux sont de plus en plus axés sur la durabilité et la résilience, les États et Territoires insulaires océaniques doivent mettre à profit les nouveaux flux de financement et cadres de coopération. Pour que ces initiatives portent leurs fruits, il faudra encourager l’établissement de partenariats innovants compatibles avec les priorités locales, qui favorisent à la fois les opérations maritimes traditionnelles et la transition vers des infrastructures plus vertes et résilientes.

### *Gestion de l’océan dans son intégralité*

**5.5** Face à l’intensification des pressions exercées par les différentes formes de pollution, notamment les substances nuisibles, les déchets marins, les biosalissures et les espèces envahissantes, ainsi que par la compétition pour les ressources océaniques, le Pacifique adoptera un régime de gestion couvrant la totalité de l’océan pour assurer l’exploitation durable de tous les secteurs – transport maritime, pêche, tourisme, énergies renouvelables et exploitation minière des grands fonds marins. Le transport maritime, en tant que levier clé d’interconnexion, permettra l’adoption de pratiques durables dans tous les secteurs. La dépendance unique des pays insulaires du Pacifique à l’égard de l’océan, où ils puisent leurs moyens de subsistance et leurs cultures, rend indispensable la gestion durable de l’espace océanique. Au travers de l’harmonisation des réglementations, de la promotion de l’innovation et du renforcement de la coopération, cette tendance permettra de mettre en balance la croissance économique et la préservation des écosystèmes marins, faisant du Pacifique un pionnier mondial de la sauvegarde de l’environnement.

### *Effets du changement climatique*

**5.6** Le changement climatique transforme déjà le paysage maritime du Pacifique, amenant avec lui son lot de risques immédiats et à long terme. L’élévation du niveau de la mer, l’augmentation de la fréquence des tempêtes et d’autres effets liés au climat mettront à mal les infrastructures et les opérations maritimes de la région. Le Pacifique doit renforcer la résilience de ses systèmes maritimes pour s’adapter à ces changements, en assurant la continuité des services et en jouant un rôle central dans les efforts de relèvement post-catastrophe, tout en poursuivant ses objectifs en matière de décarbonation et en éliminant progressivement les combustibles fossiles.

## **6. Nos trajectoires et stratégies collectives au service de l’avenir maritime auquel nous aspirons**

### *A. Objectifs*

#### *Sécurité et sûreté du transport et de la mobilité maritimes*

**6.1** À l’horizon **2050**, la sécurité et la sûreté des personnes, des navires, des marchandises et des installations portuaires du Pacifique sont assurées grâce à des régimes exhaustifs de sécurité et sûreté maritimes du départ à l’arrivée. Les pays du Pacifique mettent en œuvre des normes harmonisées et parfaitement adaptées en matière de sécurité et de sûreté maritimes, tandis que des législations solides sont effectivement appliquées. Les solutions permettant d’assurer la connaissance du domaine maritime et la sûreté au niveau communautaire sont intégrées, de sorte que tous les systèmes soient interconnectés au service de l’alerte précoce et de la communication en temps réel de renseignements

normalisés sur la sécurité et la sûreté. Les informations sont communiquées aux autorités compétentes pour renforcer la surveillance maritime et la connaissance du domaine maritime, permettant de protéger la souveraineté, les liaisons commerciales et la sécurité alimentaire.

**6.2** Les centres, sous-centres et systèmes de recherche et sauvetage sont dotés des équipements nécessaires et sont pleinement intégrés.

**6.3** La recherche, l'éducation et la formation maritimes sont adaptées aux besoins particuliers des États et Territoires insulaires océaniques, faisant appel à la fois aux connaissances modernes et aux systèmes de savoirs traditionnels, et permettent de former des professionnels du secteur maritime, des experts techniques et des gens de mer compétents et reconnus, qui respectent les normes les plus strictes en matière de sécurité et de sûreté.

**6.4** Les pays du Pacifique bénéficient de la coopération Sud-Sud, grâce à un vivier d'experts techniques spécialisés dans la sécurité maritime.

**6.5** La volonté politique et les financements durables contribuent à garantir l'efficacité et le financement des actions menées.

#### *Résilience du transport et des infrastructures maritimes*

**6.6** À l'horizon **2050**, les infrastructures et les opérations maritimes et portuaires, de même que la navigation maritime, sont pleinement résilientes face aux chocs et aux crises, grâce à des investissements continus dans la maintenance préventive, ainsi que dans l'adaptation et le développement futurs du secteur maritime et des opérations.

**6.7** Les modes d'exploitation des infrastructures maritimes et du secteur maritime sont adaptés aux besoins des communautés insulaires : les techniques traditionnelles de construction et les savoirs associés sont intégrés aux phases de conception et de construction, tandis que des systèmes d'alerte précoce de bout en bout et des mesures effectives d'atténuation et d'adaptation sont en place pour répondre efficacement aux catastrophes naturelles et d'origine anthropique.

**6.8** Grâce à des plans éprouvés de réponse et de relèvement, couplés à des redondances intégrées dans les infrastructures et les systèmes portuaires, les échanges maritimes sont épargnés par les interruptions en cas de crise.

#### *Justice de genre, inclusivité et accessibilité dans le transport maritime*

**6.9** À l'horizon **2050**, le transport et la mobilité maritimes dans le Pacifique sont pleinement inclusifs et accessibles, offrent des possibilités d'emploi durable et décent pour tous, et assurent un accès équitable à l'éducation, à la formation et aux trajectoires professionnelles maritimes à tous les niveaux et pour toutes les populations du Pacifique, en mettant



l’accent sur l’autonomisation des femmes et des jeunes et la prise en compte des personnes en situation de handicap.

**6.10** La priorité est donnée à l’inclusion sociale, les environnements de travail maritimes, dont les navires et les infrastructures, étant conçus et construits pour être accessibles à tous, tout en garantissant la sécurité, la participation active et l’acquisition d’expériences dignes pour tous, dont les femmes, les jeunes et les personnes en situation de handicap. Des changements systémiques permettent l’intégration de l’inclusivité, de l’égalité de genre et de l’équité de genre dans tout le secteur, grâce à des politiques solides, à des formations ciblées et à des évolutions culturelles.

Les femmes du secteur maritime occupent une plus grande place, l’accent étant mis sur le suivi de la représentation des hommes et des femmes, l’équilibre entre les genres devenant la norme dans tous les métiers maritimes.

#### *Verdissement du transport maritime, des infrastructures et des ports*

**6.12** À l’horizon **2050**, le secteur du transport maritime du Pacifique réduit son empreinte carbone et son niveau d’émissions, en tirant le meilleur parti des technologies à rendement énergétique élevé et sans carbone dans les infrastructures maritimes, les ports et les navires.

**6.13** Des travaux de recherche et des filières d’éducation axés sur le Pacifique incitent à l’adoption généralisée de technologies vertes et de combustibles de substitution, de sorte que la région devienne chef de file des pratiques maritimes durables, tout en conjuguant savoirs traditionnels et sciences.

**6.14** Une transition juste et équitable vers un secteur décarboné est assurée pour que personne ne soit laissé de côté dans le Pacifique.

#### *Navigation numérique et facilitation du trafic*

**6.15** À l’horizon **2050**, le secteur du transport maritime du Pacifique a achevé sa transformation numérique, les navires et les ports étant connectés aux infrastructures, aux organismes de réglementation et aux consommateurs, au travers de systèmes automatisés et de données en temps réel.

**6.16** Le Pacifique a recours aux services numériques pour améliorer la sécurité, la sûreté, l’efficacité et la responsabilité environnementale, et assurer un avenir maritime durable.

**6.17** La région bénéficie de l’intégration fluide de services financièrement viables à l’appui des infrastructures maritimes, de la facilitation du trafic, de la surveillance, des systèmes d’e-navigation et de la cybersécurité.

**6.18** Les solutions numériques sont promues au travers d'études axées sur le Pacifique et sont exploitées par des travailleurs qualifiés, œuvrant au service d'un secteur maritime technologiquement avancé et productif.

#### *Propreté du transport maritime et des ports*

**6.19** À l'horizon **2050**, le secteur du transport maritime du Pacifique est exempt de pollution.

**6.20** L'océan est propre et les communautés côtières sont à l'abri des polluants, des substances nuisibles, des déchets et des espèces envahissantes. Des pratiques propres, des stratégies de gestion des déchets et des installations de réception des déchets sont en place dans les ports et à bord des navires.

**6.21** La région applique les lois, oblige les pollueurs à rendre des comptes et dispose des capacités, des systèmes et des dispositifs de coopération nécessaires pour se préparer aux incidents, les prévenir, y faire face et s'en relever.

**6.22** La gestion collective avisée du secteur du transport maritime contribue à la santé de l'océan et de la société, dans l'intérêt des générations futures.

### *B. Trajectoires*

**6.23** La présente section propose quatre grandes trajectoires d'action pour réaliser les objectifs thématiques du POMF : i) connaissances et capacités ; ii) technologie et innovation ; iii) gouvernance et collaboration ; et iv) mobilisation de ressources. Ces trajectoires définissent des outils ou des méthodes fondamentaux permettant de mettre en œuvre les dix stratégies clés présentées à la section 6.C. Chaque trajectoire se caractérise par une approche globale des besoins du secteur maritime. Grâce à ces quatre trajectoires de mise en œuvre, le POMF vise à définir une stratégie globale et intégrée en faveur d'un secteur maritime garant de la sécurité et de la sûreté, respectueux de l'environnement et connecté dans le Pacifique.

#### *Connaissances et capacités*

**6.24** Renforcement des capacités et des compétences des travailleurs du secteur maritime du Pacifique aux échelons national et régional, en intégrant les possibilités d'éducation et de perfectionnement professionnel dans le domaine maritime à tous les niveaux – éducation préscolaire, cycles primaire à supérieur, formation professionnelle avancée –, conformément aux normes internationales et en tenant compte des avancées technologiques.

**6.25** Études centrées sur le Pacifique répondant aux défis maritimes uniques de la région.

### *Technologie et innovation*

**6.26** Investissement dans les technologies innovantes et les solutions numériques adaptées aux besoins uniques du Pacifique. Promotion, développement et adoption de technologies maritimes de pointe propres à renforcer la connectivité, la sécurité, la sûreté et la durabilité aux échelons national et régional.

### *Gouvernance et collaboration*

**6.27** Priorité donnée aux questions maritimes dans les programmes politiques, et actions de plaidoyer en ce sens. Renforcement de la collaboration et de la coopération en vue de l’harmonisation de politiques et législations maritimes inclusives dans tout le Pacifique bleu.

### *Mobilisation de ressources*

**6.28** Mobilisation de financements et de ressources durables et adaptables pour garantir le bon fonctionnement et la résilience du secteur maritime aux chocs futurs. Mise à profit d’un éventail de sources de financement adaptées aux difficultés uniques du secteur maritime du Pacifique.

## *C. Stratégies*

**6.29** La présente section expose les stratégies clés qui seront utilisées pour atteindre les objectifs à long terme du POMF. Ces stratégies tracent la feuille de route à suivre pour forger l’avenir envisagé pour le secteur maritime du Pacifique. Les dix stratégies clés ci-dessous se rapportent aux six domaines thématiques énoncés dans le POMF. Chaque stratégie sera mise en œuvre au travers des quatre trajectoires examinées à la section B ci-dessus : connaissances et capacités, technologie et innovation, gouvernance et collaboration, et mobilisation de ressources.

### *1. Développer et étendre l’éducation et les connaissances maritimes :*

**6.30** Renforcer et maintenir les capacités nationales et régionales grâce à des possibilités d’éducation, de formation et de placement de qualité dans le secteur maritime, s’appuyant à tous les niveaux sur des travaux de recherche centrés sur le Pacifique.

**6.31** À l’horizon **2030** :

- i. élaborer et mettre en œuvre des programmes et des ressources pédagogiques dynamiques de nature à promouvoir des parcours professionnels divers et inclusifs pour tous dans les établissements d’enseignement primaire et secondaire du Pacifique, en garantissant l’égalité d’accès à ces programmes, notamment pour les jeunes et les personnes en situation de handicap, et en soulignant les possibilités offertes aux femmes et aux filles dans les filières STEM (sciences, technologie, ingénierie et mathématiques) en rapport avec le secteur maritime ; et

- ii. mettre en place un réseau d'éducation maritime, regroupant des organisations régionales, des établissements universitaires et des représentants du secteur maritime et mettant l'accent en priorité sur l'accès inclusif et égal aux programmes de renforcement des capacités et aux placements à bord des navires.

**6.32** À l'horizon **2040** :

- i. mettre en place un programme de qualité pour le développement des compétences en matière d'encadrement et de renforcement des capacités dans le secteur maritime, garantissant dans tout le Pacifique l'égalité d'accès à des possibilités d'éducation et de placement inclusives, de qualité et conformes aux exigences du secteur, permettant de préparer les jeunes à l'avenir du secteur maritime et de faire en sorte que les personnes en situation de handicap aient la possibilité de participer au secteur et d'en bénéficier ; et
- ii. mettre en place à l'échelon régional un vivier commun d'experts juridiques et techniques du secteur maritime, spécialisés dans la sécurité et la sûreté maritimes, la lutte contre la pollution, le développement des infrastructures, les technologies vertes et la navigation numérique.

**6.33** À l'horizon **2050** :

- i. assurer la conservation des compétences maritimes et la gestion de la relève pour pérenniser la main-d'œuvre du secteur maritime et garantir son adaptation aux exigences du secteur dans le Pacifique ; et
- ii. étudier, enrichir et déployer des savoirs traditionnels, des connaissances nouvelles et de bonnes pratiques permettant de promouvoir les technologies maritimes vertes, d'améliorer les capacités numériques, de renforcer la prévention de la pollution et la gestion des déchets, et de contribuer à un secteur maritime régional résilient, inclusif et durable, en faisant en sorte que les progrès accomplis bénéficient à toutes les populations du Pacifique.

*2. Accélérer l'adoption des technologies maritimes innovantes :*

**6.34** Promouvoir la mise au point et le déploiement de technologies numériques adaptées aux besoins du Pacifique, garantissant la généralisation de solutions de pointe dans les infrastructures maritimes, les ports, les services et opérations de transport, la navigation, la surveillance et la cybersécurité.

**6.35** À l'horizon **2030** :

- i. évaluer et mettre à l'essai des technologies maritimes numériques dans le Pacifique, en y intégrant des savoirs traditionnels et en mettant les communautés à contribution, pour ce qui est des systèmes d'e-navigation, d'alerte précoce et de recherche et sauvetage, des systèmes avancés de suivi des navires et de communication, ainsi que des technologies de prévention de la pollution et de gestion des déchets dans les infrastructures maritimes et à bord des navires ; et
- ii. commencer à appliquer la norme S-100 dans la région, tout en renforçant les capacités et en accélérant la collecte d'informations et de données maritimes essentielles dans les États et Territoires insulaires océaniques.

**6.36** À l'horizon **2040** :

- i. concevoir des plateformes numériques accessibles et faciles à utiliser pour améliorer la sécurité, la sûreté et l'efficacité du secteur maritime dans tout le Pacifique, en rationalisant l'exploitation des ports et des navires, en améliorant la navigation et la surveillance, en facilitant la gestion du trafic et les interventions en cas de situation d'urgence en mer, et en intégrant les données et systèmes associés à la gestion des déchets à bord, aux installations de réception portuaires et à la prévention de la pollution ; et
- ii. réaliser des avancées majeures dans la mise en œuvre de la norme S-100 dans les infrastructures maritimes et à bord des navires, en renforçant considérablement les compétences, notamment dans le cadre d'essais pratiques.

**6.37** À l'horizon **2050** :

- i. mettre en place un écosystème maritime numérique sécurisé et pleinement intégré à l'échelle du Pacifique, en mettant à profit les technologies avancées pour assurer la sécurité et l'efficacité des opérations, en intégrant les savoirs traditionnels à la conception et à la mise en œuvre, et en fournissant des informations fiables aux fins de la connaissance du domaine maritime ; et
- ii. généraliser l'adoption de la norme S-100 à l'échelle de la région, afin d'assurer une interopérabilité parfaite et de renforcer l'échange d'informations sur la sécurité maritime dans l'ensemble du Pacifique.

**3. Harmoniser la gouvernance et les politiques maritimes :**

**6.38** Se conformer aux instruments internationaux et harmoniser les lois et politiques maritimes nationales dans la région, en assurant la cohérence des normes relatives à la sécurité, à la sûreté, à l'énergie et à l'environnement, tout en renforçant la gouvernance institutionnelle et les cadres réglementaires.

**6.39** À l’horizon **2030** :

- i. adhérer aux instruments internationaux pertinents relatifs à la sécurité et à la sûreté maritimes, à la prévention de la pollution de l’air et du milieu marin, à la responsabilité et l’indemnisation, aux interventions en cas d’incidents, à la gestion des déchets, à la main-d’œuvre maritime et au bien-être des gens de mer, et les transposer dans le droit national en tenant compte des circonstances particulières de chaque État et Territoire insulaire océanien ;
- ii. créer des forums maritimes régionaux et nationaux au sein desquels les parties prenantes peuvent examiner les progrès accomplis au regard de la mise en œuvre du POMF, partager de bonnes pratiques et cerner les nouveaux défis, et veiller à la représentation des femmes, des jeunes et des personnes en situation de handicap ; et
- iii. examiner les cadres juridiques des États et Territoires insulaires océaniques afin de mettre en lumière les lacunes dans l’application des technologies, des normes et des innovations maritimes, en accordant une attention particulière aux dispositions favorisant la digitalisation, la cybersécurité et la confidentialité des données dans le secteur maritime.

**6.40** À l’horizon **2040** :

- i. harmoniser les lois avec les instruments internationaux portant sur la sécurité et la sûreté maritimes, la prévention de la pollution de l’air et du milieu marin, la responsabilité et l’indemnisation, les interventions en cas d’incidents, la gestion des déchets, ainsi que le bien-être de la main-d’œuvre maritime et des gens de mer, en encourageant l’application d’une démarche régionale cohérente pour ce qui est de l’adoption des lois en matière maritime ; et
- ii. adopter des lois et des politiques maritimes nationales reconnaissant expressément le droit des personnes en situation de handicap à des transports maritimes accessibles et inclusifs.

**6.41** À l’horizon **2050** :

- i. mettre en œuvre des dispositifs de coopération et de gouvernance pour faire appliquer les lois relatives à la sécurité et à la sûreté maritimes, à la prévention de la pollution de l’air et du milieu marin, aux interventions en cas d’incidents, à la gestion des déchets et au travail maritime dans tout le Pacifique.

*4. Promouvoir la coopération et les partenariats au niveau régional :*

**6.42** Renforcer les collaborations existantes et en établir de nouvelles entre les pays du Pacifique et les partenaires internationaux, en participant

à des réunions régionales et internationales, afin de mutualiser et de regrouper les ressources, les connaissances et les compétences techniques, tout en mettant au premier plan les priorités maritimes collectives.

**6.43** À l’horizon **2030** :

- i. mener des actions de plaidoyer et de sensibilisation sur les questions maritimes et le développement du secteur, en vue de leur prise en compte dans les programmes politiques et les instances communautaires des États et Territoires insulaires océaniques, ainsi qu’au niveau régional ;
- ii. renforcer la participation dans les enceintes régionales et internationales existantes, en prenant une part active aux débats et aux initiatives de partage de connaissances, et en défendant les priorités maritimes collectives du Pacifique ; et
- iii. mettre en place un mécanisme régional d’échange d’informations et de bonnes pratiques sur l’application des réglementations, notamment en ce qui concerne la coopération technique entre les administrations maritimes pour l’exercice des responsabilités communes et une application cohérente du droit maritime.

**6.44** À l’horizon **2040** :

- i. obtenir des partenaires internationaux qu’ils s’engagent à apporter un soutien financier et technique à long terme aux initiatives maritimes d’envergure régionale et pilotées par les pays, en mettant l’accent sur les priorités et les défis communs du secteur maritime, le renforcement des capacités locales, et la création de solutions adaptées aux besoins particuliers de la région.

**6.45** À l’horizon **2050** :

- i. mettre en place des partenariats entre les États et Territoires insulaires océaniques et les partenaires du développement afin de contribuer à une appropriation et à une prise de décision collectives, ainsi qu’à une mise en commun des capacités, dans le cadre du développement et de l’investissement maritimes.

*5. Mobiliser des financements maritimes durables :*

**6.46** Mobiliser des financements variés et durables en faveur de la résilience du secteur du transport maritime du Pacifique, en mettant à profit diverses sources, telles que les financements mixtes, les partenariats publics-privés et les obligations vertes, ainsi que les services lucratifs. L’objectif est de donner la priorité au renforcement des capacités des États et Territoires insulaires océaniques à accéder à ces mécanismes et à mettre sur pied des projets financièrement viables, tout en mettant l’accent sur les

systèmes d'incitation et d'atténuation des risques destinés à attirer des investissements et à garantir la viabilité financière des projets.

**6.47** À l'horizon **2030** :

- i. mener une évaluation complète afin d'inventorier les ressources existantes, les besoins en matière de renforcement des capacités et les projets maritimes prioritaires dans les États et Territoires insulaires océaniques, en prenant appui sur les évaluations nationales disponibles, ainsi que sur un état des lieux clair de la situation du secteur maritime, dans une démarche visant à pouvoir *financer* le développement maritime, notamment l'égalité de genre et l'inclusivité ;
- ii. élaborer et mettre en œuvre une plateforme régionale de partage des connaissances axée sur les bonnes pratiques pour ce qui est de l'accès aux financements durables et de l'élaboration de propositions de projet financièrement viables. Cette plateforme offrira des ressources et des supports de formation, qui devraient permettre aux administrations maritimes de tirer parti de possibilités de financement international. Il s'agira également de fournir une assistance technique aux pays, afin qu'ils puissent préparer leurs projets de manière à obtenir des investissements ; et
- iii. plaider en faveur de l'inclusion du transport maritime dans les mécanismes régionaux et internationaux de financement climatique, tels que la tarification du carbone ou d'autres mesures fondées sur le marché, afin de générer des revenus qui seront réinvestis dans la décarbonation du secteur.

**6.48** À l'horizon **2040** :

- i. mettre en œuvre des projets assortis de mécanismes de financement innovants, tels que les financements mixtes, les partenariats publics-privés et les obligations vertes, ainsi que des services lucratifs, afin d'attirer des investissements de grande envergure en faveur d'infrastructures maritimes durables et inclusives, de l'élimination progressive des navires vieillissants et sous normes, ainsi que de la mise à niveau des installations de maintenance des navires, en mettant l'accent sur une allocation équitable des ressources entre tous les États et Territoires insulaires océaniques en fonction de leurs différents niveaux de capacité et besoins en matière de développement ; et
- ii. mettre en œuvre un cadre en faveur d'investissements maritimes durables, en mettant l'accent sur des instruments accessibles, des garanties et des mécanismes d'assurance adaptés au Pacifique, prenant appui sur les meilleures pratiques des partenaires du développement.



**6.49** À l’horizon **2050** :

- i. mettre en œuvre un cadre propice à une allocation transparente et équitable des ressources, afin de favoriser la viabilité financière à long terme des services maritimes, notamment des services maritimes, de navigation et portuaires lucratifs.

*6. Avancer dans la transition vers des transports maritimes verts :*

**6.50** Promouvoir et concrétiser l’adoption de technologies à rendement énergétique élevé et sans carbone dans l’ensemble du secteur, afin de permettre aux pays de réduire à zéro les émissions provenant des navires, des ports et des infrastructures, en tenant compte de leurs priorités nationales et de leurs contributions déterminées au niveau national, tout en promouvant des pratiques durables dans toute la région.

**6.51** À l’horizon **2030** :

- i. adopter et commencer à mettre en œuvre des plans d’action nationaux visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) du transport maritime et à promouvoir l’utilisation de technologies, de carburants et/ou de sources d’énergie dont les émissions de GES sont nulles ou quasi nulles, en prenant appui sur les travaux de recherche en cours, afin de cerner les principaux domaines de réduction des émissions et d’adopter des technologies vertes et des pratiques durables adaptées à bord des navires et dans les ports.

**6.52** À l’horizon **2040** :

- i. élargir le recours à des technologies vertes innovantes et à des carburants de substitution adaptés aux besoins du secteur maritime dans le Pacifique, en s’intéressant notamment aux sources d’énergie renouvelable et aux modèles de navires à rendement énergétique élevé, sur la base des résultats de travaux de recherche et de projets pilotes ayant porté leurs fruits, afin de réduire de manière significative les émissions annuelles totales de gaz à effet de serre ; et
- ii. établir et exploiter un réseau de ports verts dans toute la région, en mettant en œuvre des pratiques durables en matière d’opérations portuaires, d’infrastructures et de consommation d’énergie, dans le but de faciliter la transition des navires vers des émissions de GES nulles.

**6.53** À l’horizon **2050** :

- i. Contribuer à la neutralité des GES dans le Pacifique et à l’abandon progressif des combustibles fossiles en optant pour des carburants à émissions de carbone faibles ou nulles dans la flotte maritime et les ports du Pacifique, et en garantissant une transition juste et équitable.

*7. Renforcer les capacités à l'appui de la résilience et de l'adaptation du secteur maritime :*

**6.54** Renforcer les capacités des États et Territoires insulaires océaniques à s'adapter et à répondre aux effets des chocs naturels et anthropiques, et leur apporter un appui à cette fin, en assurant la résilience des opérations maritimes grâce à des mesures de préparation, à des infrastructures solides et à des pratiques adaptatives.

**6.55** À l'horizon **2030** :

- i. intégrer les considérations liées au changement climatique et la préparation aux catastrophes dans la planification des infrastructures maritimes, ainsi que dans la conception de ces infrastructures et des navires, en veillant à ce que les infrastructures et les navires neufs et remis à niveau puissent résister aux effets du changement climatique, des catastrophes naturelles et d'autres chocs potentiels.

**6.56** À l'horizon **2040** :

- i. mettre en place des systèmes d'alerte précoce et des mécanismes d'intervention d'urgence solides, et assurer l'intégration des informations d'alerte précoce au sein de systèmes et procédures opérationnels spécifiquement adaptés aux besoins du secteur maritime du Pacifique, afin de permettre la conduite d'interventions rapides et efficaces en cas de perturbation des opérations maritimes.

**6.57** À l'horizon **2050** :

- i. atteindre un niveau élevé de résilience dans les opérations maritimes du Pacifique, en garantissant la continuité des services essentiels, même en cas de chocs ou de perturbations majeurs grâce au maintien d'infrastructures et de systèmes redondants.

*8. Garantir l'équité de genre et l'inclusivité dans le développement du secteur maritime :*

**6.58** Promouvoir et faire progresser l'équité de genre et l'inclusivité dans l'ensemble du secteur maritime, en éliminant les obstacles, en intégrant des pratiques sûres et inclusives, et en garantissant les mêmes possibilités d'éducation, de formation et d'évolution professionnelle à tous les habitants du Pacifique.

**6.59** À l'horizon **2030** :

- i. procéder à des examens exhaustifs des politiques et pratiques en vigueur, afin de cerner et d'éliminer les obstacles à l'égalité de genre et à la participation des jeunes

et des personnes en situation de handicap dans le secteur maritime ;

- ii. élaborer des campagnes et des stratégies de sensibilisation ciblées et en commencer la mise en œuvre, afin d’offrir des bourses et des possibilités de mentorat destinées à promouvoir l’égalité de genre et la participation des jeunes et des personnes en situation de handicap dans le secteur maritime, en remettant en question les rôles traditionnels des hommes et des femmes et en promouvant la participation des femmes et des autres groupes sous-représentés ; et
- iii. élaborer des directives et normes, et établir des critères de référence et des objectifs à l’appui de la création d’environnements de travail sûrs et inclusifs dans le secteur maritime, en luttant contre des problèmes tels que le harcèlement, la discrimination et le manque d’accessibilité pour les personnes en situation de handicap.

**6.60** À l’horizon **2040** :

- i. démontrer que d’importants progrès ont été accomplis sur la voie de la parité hommes-femmes à tous les niveaux du secteur maritime dans le Pacifique, mesurés à l’aune des critères de référence et des objectifs prédéfinis ; et
- ii. mener une évaluation exhaustive de l’efficacité des politiques, des directives et des programmes mis en œuvre au regard des objectifs fixés en matière d’équité de genre et d’inclusivité.

**6.61** À l’horizon **2050** :

- i. parvenir à la parité à tous les niveaux du secteur du transport maritime dans le Pacifique et la maintenir dans le temps, en intégrant pleinement l’égalité de genre, les jeunes et les personnes en situation de handicap dans tous les aspects du développement maritime.

**9. Améliorer la facilitation et la surveillance du trafic maritime :**

**6.62** Mettre en place un système de surveillance du trafic maritime robuste, sûr et efficace à l’échelle du Pacifique, permettant de faciliter les mouvements des navires dans de bonnes conditions de sécurité et de sûreté, de mieux gérer les demandes concurrentes pour ce qui est des infrastructures et des services maritimes et d’améliorer la connaissance du domaine maritime.

**6.63** À l’horizon **2030** :

- i. élaborer et mettre en œuvre des politiques, des processus et des systèmes normalisés de facilitation et de surveillance du trafic maritime dans les États et Territoires insulaires océaniques, en donnant la priorité à l’interopérabilité entre les

- pays, les systèmes des partenaires régionaux et la cybersécurité, afin de protéger les informations sensibles et les infrastructures critiques contre les cyberattaques ; et
- ii. intégrer dans la planification des infrastructures maritimes des évaluations complètes des opérations portuaires, notamment des capacités d'accostage et de la gestion du trafic, en tenant compte de l'évolution prévisible du trafic maritime et des navires.

**6.64** À l'horizon **2040** :

- i. mettre en place une plateforme régionale de partage des informations maritimes en vue de l'échange de données en temps réel, le but étant de contribuer à la facilitation et à la surveillance collectives du trafic maritime, de répondre aux demandes concurrentes pour ce qui est des infrastructures et des services portuaires, et d'améliorer la connaissance du domaine maritime.

**6.65** À l'horizon **2050** :

- i. élaborer des systèmes avancés de facilitation et de surveillance du trafic maritime contribuant à des mouvements efficaces, sûrs et sécurisés des navires dans les ports du Pacifique, ainsi qu'à la connaissance du domaine maritime régional, ces systèmes devant s'intégrer dans un écosystème maritime numérique global à l'échelle du Pacifique.

*10. Mettre en œuvre des pratiques globales de prévention de la pollution et de gestion des déchets :*

**6.66** Élaborer et faire appliquer des cadres réglementaires solides pour prévenir toute forme de pollution et gérer les déchets associés aux activités maritimes. Il s'agit notamment de mettre en œuvre des systèmes intégrés portant sur l'ensemble du cycle de la gestion des déchets, la lutte contre la pollution, notamment chimique, ainsi que la gestion des bio-salissures et la lutte contre les espèces envahissantes. Ces systèmes doivent être adaptés aux circonstances uniques des États et Territoires insulaires océaniques, tout en tenant compte des politiques et des modalités de collaboration existantes.

**6.67** À l'horizon **2030** :

- i. procéder à des examens et à des évaluations des pratiques de gestion des déchets et de lutte contre la pollution, notamment de gestion des bio-salissures et de lutte contre les espèces envahissantes, afin de mettre en évidence des pistes d'amélioration et de mise en conformité avec les normes internationales ; et

- ii. élaborer et mettre en œuvre des plans et mécanismes globaux d'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures, garantissant la préparation et l'adoption de mesures et d'indemnisations efficaces, selon le principe du pollueur-payeur (s'appliquant également aux pollueurs potentiels), afin de prévenir et de limiter dans la mesure du possible les dommages environnementaux.

**6.68** À l'horizon **2040** :

- i. mettre en place des installations adaptées pour réceptionner les déchets provenant de l'exploitation des navires et les résidus de cargaison dans tous les grands ports du Pacifique, en garantissant la manutention et l'élimination des matières dangereuses dans des conditions respectueuses de l'environnement ; et
- ii. mettre en œuvre des mesures de gestion écologique des biosalissures et des eaux de ballast, ainsi que de prévention de la pollution par les déchets marins provenant des navires opérant dans le Pacifique, et procéder à des contrôles visant à vérifier la mise en œuvre effective de ces mesures.

**6.69** À l'horizon **2050** :

- i. réduire considérablement la pollution marine résultant des activités maritimes, notamment les déchets marins, les biosalissures et les espèces envahissantes, en démontrant l'efficacité des mesures de prévention de la pollution et de gestion des déchets, ainsi que des actions menées contre les pollueurs ; et
- ii. mettre en œuvre un système écologique d'enlèvement et d'élimination des navires abandonnés et des épaves dans le Pacifique, réduisant le plus possible les dangers pour la navigation et empêchant de nouvelles formes de pollution.

## 7. Mise en œuvre et suivi-évaluation

**7.1** Lors de la cinquième PRETMM, tenue en 2023, les ministres se sont engagés à élaborer un cadre maritime global, accompagné de plans et de solutions appropriés et alignés sur la Stratégie 2050. La formulation du POMF est l'une des actions collectives régionales approuvées au titre du domaine thématique « Technologie et connectivité » du Plan de mise en œuvre de la Stratégie 2050.

**7.2** Le POMF vise à soutenir chaque pays dans la concrétisation des priorités qui lui sont propres, en prenant appui sur les initiatives maritimes nationales existantes et les programmes pilotés par les pays, et en les complétant. Il tient lieu de guide, et met en évidence notre vision et notre ambition régionales communes. Chaque pays reste maître de ses priorités et de ses programmes maritimes, et est libre de s'engager aux côtés de

partenaires internationaux et régionaux de manière bilatérale ou multilatérale. Il est attendu des partenaires du développement, tant régionaux qu'internationaux, qu'ils alignent leurs actions sur le POMF, en mettant l'accent sur les besoins et les priorités propres à chaque pays et en tenant compte des programmes existants à tous les niveaux.

**7.3** Le POMF a été pensé pour s'adapter aux circonstances variables prévalant dans la région et comprend un dispositif de suivi-évaluation et apprentissage. À ce titre, il est considéré que le POMF contribue à nombre des domaines de la Stratégie 2050. Il sera toutefois rendu compte de sa mise en œuvre au titre du domaine thématique « Technologie et connectivité ».

**7.4** Le POMF couvre une période définie, s'étendant depuis le moment de son adoption jusqu'en 2050. Afin de s'assurer qu'il reste pertinent et efficace, il sera régulièrement révisé, l'idée étant de tenir compte des progrès accomplis et des résultats obtenus, au regard notamment des échéances clés fixées pour 2030 et 2040.

**7.5** Les modalités de mise en œuvre du POMF et de suivi-évaluation des progrès accomplis obéiront aux principes directeurs suivants :

- **7.6** conduite d'évaluations des besoins des pays et d'analyse des lacunes, sur la base des initiatives et des programmes en place ;
- **7.7** facilitation de la mobilisation de ressources et coordination de la coopération technique à l'appui de l'exécution de projets et de programmes conformes aux initiatives et priorités des États et Territoires insulaires océaniques, et guidés par les objectifs et stratégies énoncés dans le POMF ; et
- **7.8** recours à un processus de suivi-évaluation et apprentissage (SEA) s'appliquant à tous les domaines thématiques du POMF, en tirant le meilleur parti possible de l'analyse et des données probantes disponibles pour livrer des éclairages et des avis de qualité aux dirigeants de la région, afin qu'ils puissent prendre des décisions éclairées sur la base des informations communiquées à l'échelon national par les directeurs et les ministres chargés du transport maritime.

**7.9** Pour mettre en œuvre efficacement le POMF et atteindre ses objectifs, il est essentiel de disposer de solides mécanismes de collecte, d'analyse et de partage des données. Le secteur du transport maritime du Pacifique fait face à des défis liés au manque de données disponibles, accessibles, interopérables et réutilisables, ce qui nuit à la recherche, à la prise de décision éclairée et au suivi des progrès. Par conséquent, les pays doivent privilégier une démarche coordonnée et collaborative en matière de collecte de données, en veillant à la qualité et à la sécurité du stockage des données, et en promouvant une analyse et un partage efficaces entre toutes les parties prenantes. Il s'agit notamment d'établir des procédures claires de collecte des données, de recourir à la technologie, et de renforcer

les capacités afin d’améliorer la gestion et l’analyse des données. Cette stratégie permettra également de s’assurer que les rapports relatifs à la mise en œuvre du POMF sont évolutifs, fondés sur des données factuelles, et s’adaptent à l’évolution des besoins de la région.

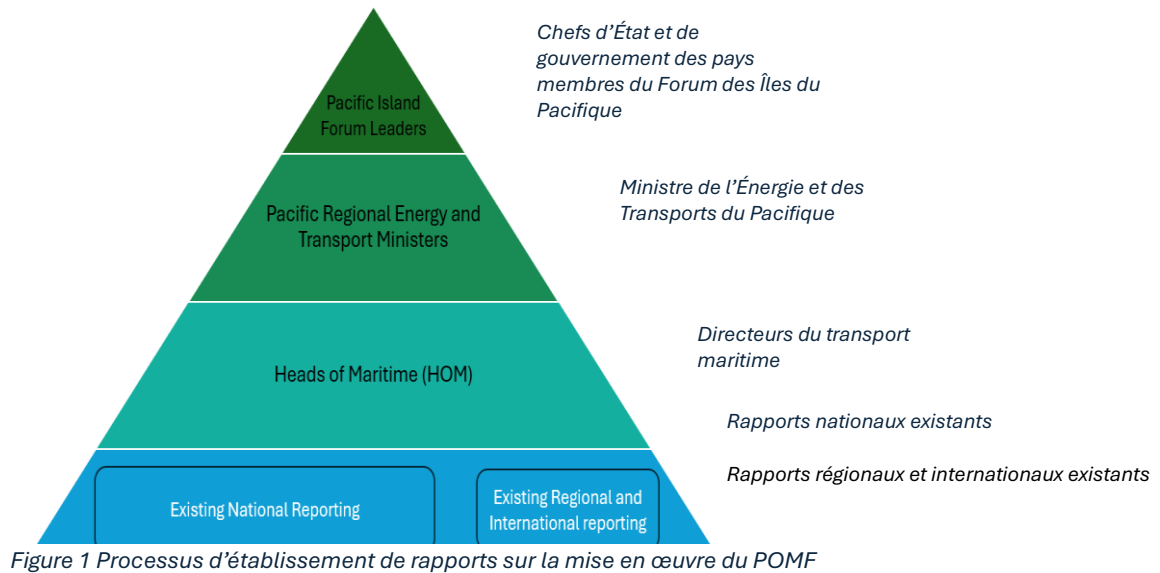


Figure 1 Processus d'établissement de rapports sur la mise en œuvre du POMF

## 8. Domaines thématiques et trajectoires

