



Conseil économique et social

Distr. générale
1^{er} décembre 2016
Français
Original : anglais

Commission du développement social

Cinquante-cinquième session

1^{er}-10 février 2017

Suite donnée au Sommet mondial pour le développement social et à la vingt-quatrième session extraordinaire de l'Assemblée générale : thème prioritaire : stratégies d'élimination de la pauvreté visant à parvenir à un développement durable pour tous

Déclaration présentée par Baltic Sea Forum, organisation non gouvernementale dotée du statut consultatif auprès du Conseil économique et social*

Le Secrétaire général a reçu la déclaration ci-après, dont le texte est distribué conformément aux paragraphes 36 et 37 de la résolution 1996/31 du Conseil économique et social.

* La version originale de la présente déclaration n'a pas été revue par les services d'édition.



Déclaration

Le transport durable comme stratégie d'élimination de la pauvreté avec pour devise : Ne pas faire de laissés-pour-compte

Baltic Sea Forum travaille sur les modes de transport durables depuis de nombreuses années et dispose d'une vaste expérience dans presque tous les domaines des transports et de la circulation. Cette expérience peut être partagée et servir de meilleures pratiques pour aider les pays en développement à établir des liaisons avec des pays développés afin de réduire, voire éliminer la pauvreté.

En appliquant une stratégie basée sur la collaboration étroite, l'aide au développement économique, les programmes de transport durable, la réduction de la pauvreté, la promotion de la démocratie et le respect des droits de l'homme, l'endigement des menaces mondiales peut être transformé en aide au développement pour instaurer la paix, la sécurité, le développement durable et la stabilité.

Pour atteindre ces objectifs, il convient au préalable de ne pas faire de laissés-pour-compte, c'est-à-dire mettre en place des infrastructures opérationnelles dans les pays dits de l'hinterland, surtout les pays en développement sans littoral, et établir des liaisons entre ces derniers et les pays développés.

Baltic Sea Forum propose la réhabilitation et l'expansion des structures existantes par de nouvelles approches logistiques, principalement le chemin de fer et les voies d'eaux, à l'instar du transport maritime à courte distance et le transport sur les voies de navigation intérieures. L'essentiel du transport international combine différents modes de transport, à savoir la mer, la route, le chemin de fer et les voies de navigation intérieures. Le transport routier étant le mode le moins respectueux de l'environnement, il faut minimiser sa part dans la chaîne de transport et optimiser le transport ferroviaire, le transport sur les voies navigables intérieures et le cabotage qui peuvent comporter des avantages macroéconomiques.

Effets macroéconomiques de la navigation intérieure

La division internationale du travail constitue la base de la protection sociale et de la croissance économique dans les pays développés, les pays en développement et les économies émergentes. Il ressort des études récentes que les pays à bas salaires collaborant avec les pays à hauts salaires se développent mieux et plus rapidement que ceux qui ne font pas partie du commerce international et des processus de production.

L'augmentation de la division internationale du travail s'accompagne d'une intensification du transport international. Les taux de croissance du trafic international de conteneurs sont, par exemple, quatre fois plus élevés que les taux de croissance du produit intérieur brut. Dans la plupart des cas, le transport international associe le transport maritime par bateau et -de préférence- le transport sur les voies de navigation intérieures. Toutefois, la « dernière ligne droite » requiert normalement un court tronçon routier.

Le développement du transport sur les voies de navigation intérieures dans les pays en développement sans littoral est moins coûteux que le transport routier ou ferroviaire sur de longues distances, en raison des économies d'échelle. Par exemple, le transport des conteneurs par bateau bénéficie des économies d'échelle

dans le transport sur les voies de navigation intérieures. La raison pour laquelle les compagnies de navigation intérieure acquièrent des navires plus grands devient évidente lorsque les avantages en termes de réduction des coûts par unité (EVP¹) augmentent avec la capacité des navires. Par rapport à la route et au rail, un équivalent vingt pieds (EVP). La baisse des coûts de transport par équivalent vingt pieds (EVP) permet une compétitivité beaucoup plus élevée et un allègement des coûts de transport.

Les industries situées le long des voies de navigation intérieures ont ainsi un avantage concurrentiel sur celles qui en sont éloignées parce qu'elles utilisent des modes de transport moins coûteux. L'avantage comparatif peut même s'en trouver renforcé. L'augmentation des possibilités de transport contribue donc au développement économique, à la création d'emplois et de revenus dans les régions. Des études récentes montrent que les ports intérieurs en Europe sont des moteurs de croissance. Quelque 40 000 emplois dépendent des trois principaux ports intérieurs de l'Allemagne – Neuss, Düsseldorf et Krefeld.

L'étude de la navigation intérieure sur le fleuve Elbe menée en 2015 a montré que même sur les voies d'eau difficilement navigables, le transport sur les voies de navigation intérieures avait des effets positifs sur le marché du travail, l'activité sur le fleuve crée 16 000 emplois directs et indirects. Un meilleur entretien ou une amélioration de la qualité de la navigation fluviale pourrait avoir des effets plus visibles.

La navigation intérieure soutient le développement économique sur deux aspects :

- Elle permet d'intégrer les régions les moins développées dans les relations commerciales internationales et améliore la compétitivité des régions en proposant des modes de transport attrayants à l'industrie.
- Elle permet de renforcer la navigation intérieure dans les pays moins avancés, contribuant ainsi au développement économique et à l'élimination de la pauvreté.

L'actuel projet Emma 4 du Programme européen Interreg- Région de la mer Baltique, dont Baltic Sea Forum est partenaire, vise l'amélioration de la navigation intérieure dans la région de la mer Baltique. Il s'agit d'un projet intéressant qui mérite d'être suivi. Ce projet soutient le développement de la navigation intérieure dans les pays en transition tels que la Pologne, la Lituanie, et d'autres pays, dont la Suède, la Finlande et l'Allemagne dans sa partie septentrionale.

La décision de la Suède d'appliquer un ensemble de règles et de règlements de la Directive 2006/87/CE dans sa législation offre de nouvelles possibilités d'intégration de la navigation intérieure dans ses réseaux de transport. Les processus administratifs et opérationnels en cours pourraient, une fois achevés, servir de modèle à d'autres pays.

Pour améliorer les modes de transport, la compétitivité des industries et la protection sociale, la Pologne enquête sur les transports dans l'arrière-pays,

¹ Accroître la mobilité du fret et de la logistique dans la région de la mer Baltique en renforçant le transport sur les voies de navigation intérieures et le transport fluvio-maritime, et en promouvant de nouvelles dessertes maritimes internationales (durée du projet 03/2016- 02/ 2019) www.project-emma.eu.

notamment la navigation intérieure à partir de ses ports maritimes de Gdynia et de Gdansk vers la ville de Bydgoszcz via le fleuve Vistule.

Examen de l'objectif 1 des objectifs de développement durable- L'élimination de la pauvreté peut bénéficier des avantages qu'offre l'industrie des transports. Cette industrie peut contribuer à la création d'emplois et la formation professionnelle engendrer de nouveaux concepts ainsi que le développement économique. Toutes choses qui, mises ensemble, créent une vie plus prospère. Plus important encore, l'objectif de ne pas faire de laissés-pour-compte nécessite une attention particulière.
