

**Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique****Soixante-quatorzième session**

Bangkok, 11-16 mai 2018

Point 5 de l'ordre du jour provisoire\*\*

**Coopération et intégration économiques régionales  
en Asie et dans le Pacifique****Connectivité intégrée et ininterrompue pour le  
développement durable en Asie et dans le Pacifique :  
progrès et voie à suivre****Note du secrétariat***Résumé*

À sa soixante-treizième session, la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique a adopté la résolution 73/3 relative à la promotion de la connectivité intégrée et ininterrompue pour le développement durable en Asie et dans le Pacifique. Le présent document rend compte de l'état de la connectivité régionale dans les domaines du commerce, des transports, des technologies de l'information et de la communication, et de l'énergie, et donne un aperçu de la voie à suivre vers une connectivité régionale intégrée et ininterrompue pour le développement durable.

La Commission est invitée à examiner le présent document et à donner des directives sur les activités futures du secrétariat.

**I. Introduction**

1. À sa soixante-treizième session, la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) a adopté la résolution 73/3 relative à la promotion de la connectivité intégrée et ininterrompue pour le développement durable en Asie et dans le Pacifique. La connectivité intégrée et ininterrompue devrait permettre aux biens, aux services, aux personnes et aux informations de franchir aisément les frontières, sans rencontrer d'obstacles inutiles.

2. La promotion de la connectivité ininterrompue exige l'adoption d'une approche intégrée et globale de la libéralisation de l'investissement et du commerce des biens et services, de la facilitation des échanges et du développement des réseaux infrastructurels de transport durable, des technologies de l'information et de la communication (TIC) et de l'énergie. Elle demande de coordonner les politiques menées à l'échelle régionale et nationale, de combler les lacunes infrastructurelles, d'harmoniser les normes techniques, de synchroniser les modes d'exploitation et de concevoir et mettre

\* Nouveau tirage pour raisons techniques le

\*\* ESCAP/74/L.1/Rev.1.

en place des systèmes de TIC, ainsi que d'aligner les règles et les réglementations s'appliquant au transport transfrontière.

3. En adoptant la résolution 73/3, la Commission a reconnu le rôle crucial et essentiel de la connectivité dans la réalisation des objectifs de développement durable en Asie et dans le Pacifique. Elle a prié le secrétariat de continuer à promouvoir la connectivité intégrée et ininterrompue pour le développement durable dans les domaines du transport, du commerce, de l'énergie et des TIC dans la région. Elle l'a également prié d'établir un rapport tous les trois ans, dès 2018, sur les progrès accomplis, les défis qui restent à relever et la voie à suivre en matière de connectivité régionale.

4. Aussi, le présent document rend compte de l'état de la connectivité régionale dans chacun des quatre domaines susmentionnés et donne un aperçu de la voie à suivre vers une connectivité régionale intégrée et ininterrompue pour le développement durable.

## **II. La connectivité commerciale dans la région Asie-Pacifique**

### **A. Progrès**

5. Si la connectivité commerciale régionale en Asie et dans le Pacifique s'est améliorée au cours des vingt dernières années, le coût des échanges commerciaux intrarégionaux reste excessivement élevé dans de nombreuses sous-régions et de nombreux pays, notamment ceux qui ont des besoins particuliers. Le coût global des échanges commerciaux entre les grandes économies de l'Asie de l'Est et du Nord-Est (Chine, Japon et République de Corée) est actuellement de 62 % en termes d'équivalent tarifaire, ce qui se rapproche du coût enregistré dans les trois plus grandes économies de l'Union européenne (42 %) (voir tableau).

6. En revanche, les coûts commerciaux dans certaines des autres sous-régions restent plus de trois fois supérieurs à ceux des membres de l'Union européenne. Le niveau de ces coûts au sein des sous-régions et entre elles montre qu'il est bien plus onéreux pour les grandes économies de l'Asie de l'Est et du Nord-Est et les économies de l'Asie du Sud-Est de commercer avec l'Asie du Nord et l'Asie centrale, l'Asie du Sud et du Sud-Ouest et les pays insulaires en développement du Pacifique qu'entre elles ou avec les pays développés lointains.

7. Le niveau élevé des coûts commerciaux intrarégionaux empêche l'Asie du Nord et l'Asie centrale, l'Asie du Sud et du Sud-Ouest et les petits pays insulaires du Pacifique de participer aux échanges commerciaux et aux réseaux de production régionaux. Si le commerce intrarégional dans la région de la CESAP a connu un essor considérable au cours des vingt dernières années, il reste concentré dans une poignée d'économies. Les échanges commerciaux entre les pays de l'Asie de l'Est et du Nord-Est et de l'Asie du Sud-Est représentent plus de 72 % du commerce intrarégional. L'investissement intrarégional suit une tendance similaire.

8. La connectivité commerciale est influencée par des facteurs géographiques et culturels, mais les recherches conduites par la CESAP semblent indiquer qu'environ 80 % des coûts des échanges commerciaux internationaux dans la région peuvent être réduits au moyen d'un ensemble intégré de réformes des politiques menées dans les domaines du commerce, du transport et des TIC en particulier<sup>1</sup>. Les mesures de politique commerciale

<sup>1</sup> Voir E/ESCAP/CTI(5)/2.

telles que les droits de douane, les mesures non tarifaires, les mesures en faveur de la facilitation des échanges et du commerce sans papier, ainsi que les restrictions réglementaires s'appliquant aux services liés au commerce sont d'importants éléments de cet ensemble de réformes et des facteurs déterminants pour la connectivité commerciale.

Tableau

**Coût global des échanges commerciaux intra- et extrarégionaux dans la région Asie-Pacifique**  
(en pourcentage)

	<i>ASEAN-4</i>	<i>Asie de l'Est et du Nord-Est-3</i>	<i>Asie du Nord et Asie centrale-4</i>	<i>Pays insulaires en développement du Pacifique</i>	<i>ASACR-4</i>	<i>Australie et Nouvelle-Zélande</i>	<i>Union européenne-3</i>
<b>ASEAN-4</b>	81 (2,6)						
<b>Asie de l'Est et du Nord-Est-3</b>	82 (-2,0)	62 (-3,4)					
<b>Asie du Nord et Asie centrale-4</b>	369 (2,1)	182 (-9,1)	116 (-5,6)				
<b>Pays insulaires en développement du Pacifique</b>	198 (-8,7)	193 (-3,9)	448 (35,1)	158 (-5,7)			
<b>ASACR-4</b>	155 (0,2)	143 (-5,1)	336 (7,5)	357 (-4,7)	141 (5,2)		
<b>Australie et Nouvelle-Zélande</b>	108 (-1,3)	97 (-6,7)	361 (-4,9)	92 (-7,7)	155 (-8,5)	53 (-2,3)	
<b>Union européenne-3</b>	116 (-3,0)	93 (-5,1)	159 (-6,4)	215 (-7,2)	128 (-1,8)	116 (-3,3)	42 (-8,1)
<b>États-Unis d'Amérique</b>	96 (7,5)	72 (-0,8)	185 (-3,4)	176 (-5,2)	130 (4,1)	104 (0,8)	74 (0,2)

*Source* : Calculs de la CESAP à partir de la base de données CESAP-Banque mondiale sur les coûts du commerce. Disponible à l'adresse suivante : <http://artnet.unescap.org/databases.html#first> (site consulté le 30 juin 2017).

*Note* : Le coût des échanges est représenté ici par la moyenne des coûts commerciaux entre 2010 et 2015 et peut être interprété comme un équivalent tarifaire. Les variations des coûts commerciaux moyens entre 2004-2009 et 2010-2015 figurent entre parenthèses.

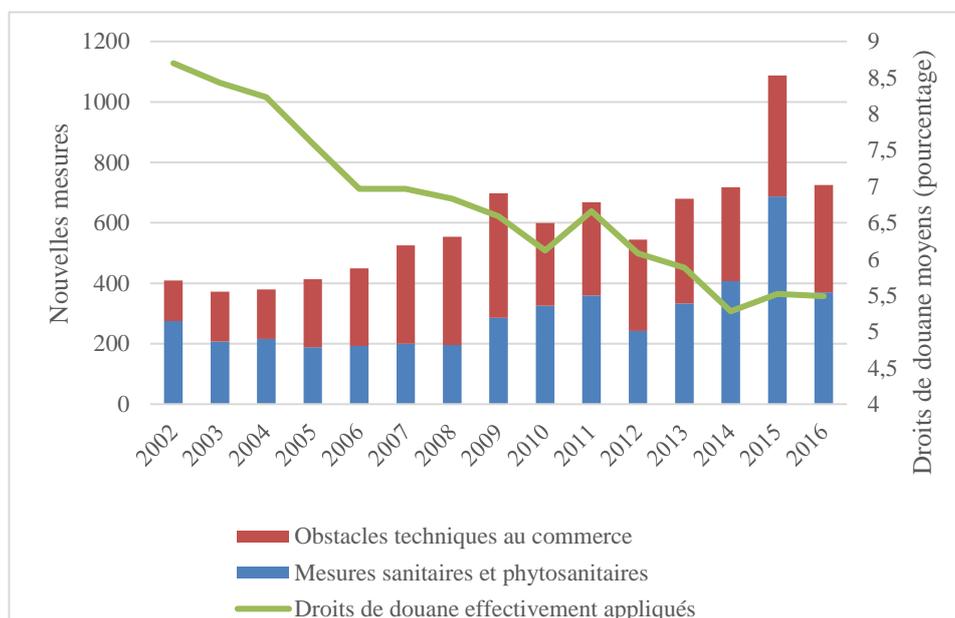
*Abréviations* : ASEAN-4 : Indonésie, Malaisie, Philippines et Thaïlande ; Asie de l'Est et du Nord-Est-3 : Chine, Japon et République de Corée ; Union européenne-3 : Allemagne, France et Royaume-Uni ; Asie du Nord et Asie centrale-4 : Fédération de Russie, Géorgie, Kazakhstan et Kirghizistan ; Pays insulaires en développement du Pacifique : Fidji et Papouasie-Nouvelle-Guinée ; ASACR-4 : Bangladesh, Inde, Pakistan et Sri Lanka (en référence à l'Association sud-asiatique de coopération régionale).

9. La région a accompli des progrès remarquables dans la réduction des obstacles tarifaires au commerce. Les droits de douane moyens appliqués dans les pays de l'Asie et du Pacifique sont en net recul (figure I). Cette baisse a été

obtenue par différents moyens conjugués : libéralisation unilatérale, accords commerciaux préférentiels et libéralisation dans le cadre de l'Organisation mondiale du commerce (OMC). Les droits de douane, toutefois, varient considérablement d'un secteur à l'autre : par exemple, les droits moyens appliqués aux produits sensibles, tels que les produits agricoles, restent plus élevés que pour les produits manufacturés.

Figure I

**Droits de douane effectivement appliqués, nouvelles mesures sanitaires et phytosanitaires et obstacles techniques au commerce imposés par les économies de la région Asie-Pacifique, 2002-2016**



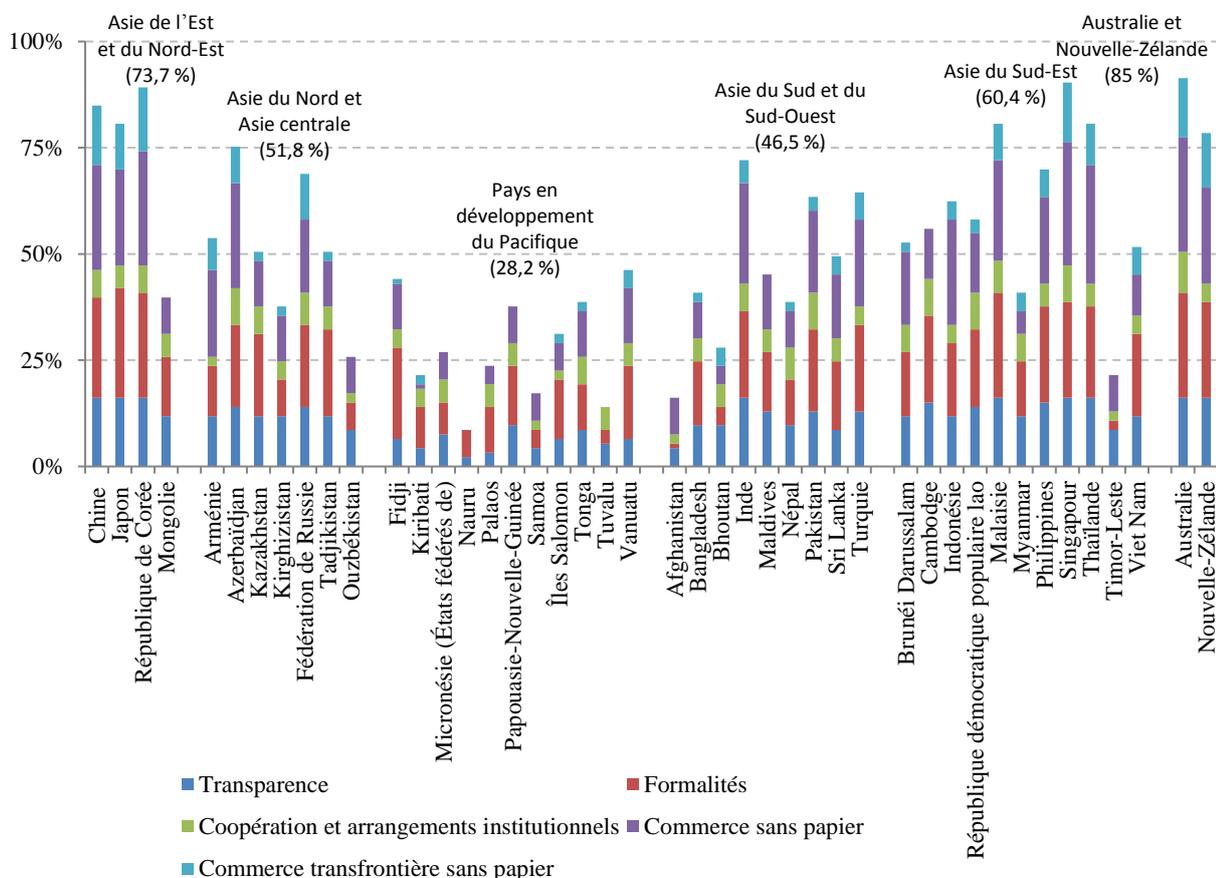
Source : Calculs de la CESAP à partir de la base de données de la Banque mondiale sur le système WITS (World Integrated Trade Solution), disponible à l'adresse suivante : <http://wits.worldbank.org> (site consulté le 31 juillet 2017) ; et de la base de données du Portail intégré d'information commerciale (I-TIP) de l'OMC (consultée le 8 février 2018).

10. Alors que les droits de douane ont diminué, les mesures non tarifaires se sont multipliées. Ces mesures se retrouvent dans des réglementations très variées susceptibles d'avoir une incidence sur les prix, la quantité et les caractéristiques des biens commercialisés. Les mesures techniques non douanières, telles que les normes d'étiquetage des produits et les mesures sanitaires et phytosanitaires, qui comprennent les réglementations sur la santé animale et végétale, sont devenues la forme la plus répandue de mesures non tarifaires. On observe une nette augmentation du nombre de nouvelles mesures non tarifaires adoptées par les économies de la région Asie-Pacifique entre 2002 et 2016 (figure I). Cette hausse pourrait en partie expliquer pourquoi, malgré le recul des droits de douane et la baisse des coûts d'expédition et de transport au fil du temps, les coûts commerciaux estimatifs restent élevés dans les pays de l'Asie et du Pacifique, comme il est constaté plus haut.

11. La facilitation du commerce, à savoir la simplification et l'harmonisation des procédures douanières et commerciales, joue un rôle déterminant dans la réduction des coûts commerciaux et dans la réalisation d'une connectivité ininterrompue dans la région. Le taux moyen de mise en œuvre des mesures favorables à la facilitation des échanges et au commerce sans papier en Asie et dans le Pacifique est passé de 46,5 % en 2015 à 50,4 % en 2017. Ce taux varie considérablement d'un pays à un autre et d'une sous-région à l'autre, ainsi que selon les types de mesure de facilitation des échanges (figure II). Par exemple, la mise en œuvre des mesures favorables au

commerce transfrontière sans papier, qui vise à permettre une circulation continue des informations entre toutes les parties prenantes d'une chaîne d'approvisionnement internationale, reste au stade du projet pilote dans de nombreux pays.

Figure II  
Taux de mise en œuvre globale des mesures de facilitation des échanges commerciaux dans 44 pays de la région Asie-Pacifique, 2017



Source : Nations Unies, *Trade facilitation and paperless trade implementation in Asia and the Pacific : regional report 2017*. Disponible à l'adresse suivante : [www.unescap.org/resources/trade-facilitation-and-paperless-trade-implementation-asia-and-pacific-regional-report](http://www.unescap.org/resources/trade-facilitation-and-paperless-trade-implementation-asia-and-pacific-regional-report).

12. Le commerce des services joue également un rôle dans la connectivité régionale, car le coût des échanges commerciaux dépend dans une large mesure de la disponibilité de services liés au commerce (tels que les transports et les services de livraison) abordables et efficaces. Ces services sont indispensables pour faire en sorte que le commerce soit plus inclusif étant donné que, par exemple, les petites et moyennes entreprises sont souvent complètement tributaires de prestataires de services logistiques tiers. Cependant, le commerce des services reste très limité dans la région Asie-Pacifique et le transport ferroviaire, le transport aérien et les services de courrier sont, en moyenne, parmi les cinq services commerciaux les plus restreints<sup>2</sup>. Il est important de noter que les pays et les secteurs affichent des niveaux de restriction différents selon leurs obligations réglementaires, qui peuvent faire augmenter le coût du commerce transfrontière.

<sup>2</sup> *Services and Global Value Chains: the Asia-Pacific Reality* (publication des Nations Unies, numéro de vente E.18.II.F.11).

13. Dans la région Asie-Pacifique, les gouvernements ont tendance à privilégier les accords commerciaux pour renforcer leurs liens commerciaux avec les pays de la région et en dehors. La région contribue pour une large part à la prolifération des accords à l'échelle mondiale. Sur les 274 accords commerciaux préférentiels en vigueur dans le monde, 170 (soit 66 %) concernent des pays de l'Asie et du Pacifique. Plus de 80 de ces accords sont intrarégionaux et couvrent actuellement plus de 72 % des échanges commerciaux entre les pays de la région.

## **B. Défis**

14. Sachant que les droits de douane représentent actuellement moins de 10 % du coût global des échanges commerciaux, le renforcement de la connectivité commerciale devra passer par une réduction des autres coûts. La conception et l'application de mesures non tarifaires qui ne soient pas préjudiciables à la connectivité commerciale régionale restent un défi majeur. Les mesures non tarifaires sont généralement moins transparentes et plus difficiles à vérifier que les droits de douane. Elles peuvent rendre le commerce moins inclusif parce que les petites et moyennes entreprises ont tendance à être moins à même de s'y conformer que les grands groupes. Néanmoins, les mesures non tarifaires peuvent jouer un rôle dans le développement durable ; par exemple, on peut s'en servir pour s'assurer que les biens commercialisés respectent des normes sociales et environnementales conformes aux objectifs de développement durable.

15. La simplification et la numérisation des procédures commerciales en vue d'accroître la transparence et l'inclusivité des processus d'importation, d'exportation et de transit sont un autre défi majeur, car cela demande de résoudre les problèmes structurels auxquels font face les pays en développement de la région, notamment l'insuffisance des ressources humaines et le manque de coopération au niveau national au sein des organismes publics et privés et entre eux. Pour parvenir à une connectivité commerciale ininterrompue, les gouvernements doivent également penser plus loin que l'échelon national lors de l'établissement de dispositifs de guichet unique et d'autres systèmes de commerce sans papier et trouver des moyens de promouvoir l'échange électronique de données et de documents avec les acteurs concernés des pays qui sont leurs partenaires commerciaux.

16. Bien que l'importance du rôle des services dans l'amélioration de la connectivité soit de plus en plus reconnue, la libéralisation des services liés au commerce devrait rester particulièrement difficile. L'ouverture du marché des services a une incidence importante sur la souveraineté réglementaire nationale, et la responsabilité de la réglementation des différents services tels que les services financiers, de transport ou des TIC revient à des organismes publics différents. En outre, en raison du manque de statistiques sur les services dans les pays en développement, il est difficile de mesurer les tensions commerciales créées par les politiques relatives aux services, sans parler des répercussions sociales et environnementales de la libéralisation du commerce des services.

17. Enfin, la prolifération des accords commerciaux bilatéraux et régionaux en Asie et dans le Pacifique pose également des problèmes pour la réalisation d'une connectivité régionale ininterrompue. Les différentes règles d'origine applicables selon les accords commerciaux ajoutent à la complexité de l'environnement des affaires et des investissements. Par exemple, même parmi les accords de l'ASEAN+1, on dénombre 22 types de règles d'origine différents, et seulement 30 % des lignes tarifaires partagent des règles communes. Satisfaire aux règles d'origine entraîne des coûts élevés, qui

peuvent dépasser les économies réalisées grâce à la préférence tarifaire prévue au titre d'un accord, surtout pour les petites et moyennes entreprises des pays en développement de la région.

### C. Voie à suivre

18. Compte tenu du rôle important des mesures non tarifaires, à la fois en tant qu'obstacles croissants au commerce et en tant qu'outils de promotion du développement durable, les bonnes pratiques régionales en la matière devraient être développées en s'appuyant sur les normes et les accords internationaux existants. Une première étape pourrait consister à recueillir des données sur les mesures non tarifaires en place, et à comparer et évaluer leur incidence à l'aide d'une méthodologie commune.

19. La coopération en matière de facilitation du commerce électronique offre une excellente occasion de réduire les coûts du commerce et d'accroître le volume des échanges commerciaux dans la région. Grâce au commerce sans papier et à l'échange continu de données et de documents commerciaux par voie électronique, l'Accord-cadre sur la facilitation du commerce transfrontière sans papier en Asie et dans le Pacifique viendra non seulement compléter l'Accord de l'OMC sur la facilitation des échanges mais aussi offrir une plateforme unique permettant aux États membres de la CESAP de tirer parti de leurs capacités.

20. Il faudrait également s'efforcer de supprimer et de rationaliser les réglementations trop strictes. L'amélioration de la transparence réglementaire est souvent le premier pas, et le plus simple, vers la réduction des coûts réglementaires. La suppression des réglementations qui empêchent l'adoption de comportements concurrentiels plus efficaces serait une mesure importante pour réduire les coûts et améliorer l'efficacité des services infrastructurels.

21. Il conviendrait de simplifier le réseau complexe d'accords, ou au moins d'harmoniser les prescriptions relatives aux règles d'origine. Les États membres de la CESAP pourraient collaborer à l'élaboration d'un seul et simple ensemble de règles transparentes et faciles à respecter. Cependant, il est difficile pour les négociateurs de parvenir à un consensus en faveur de l'adoption d'une approche commune.

## III. La connectivité de transport dans la région Asie-Pacifique

### A. Progrès

22. Les États membres de la CESAP se sont constamment efforcés d'assurer une connectivité de transport ininterrompue au cours des dernières années. S'agissant des infrastructures de transport, des initiatives récentes en faveur du développement des réseaux ferroviaires et routiers sont menées dans un souci accru de relier les territoires de pays voisins. L'Indice de performance logistique de la Banque mondiale semble indiquer que les résultats de la région de la CESAP en matière de transport et de logistique se sont améliorés, l'indice ayant augmenté de près de 7 % en moyenne entre 2007 et 2016. Les pays en développement sans littoral ont enregistré des résultats encore meilleurs : l'indice s'est accru de 17 % au cours de la même période.

23. En application de l'Accord intergouvernemental sur le réseau de la Route d'Asie et de l'Accord intergouvernemental sur le réseau du Chemin de fer transasiatique, des réseaux ont été adoptés officiellement sous forme de plans concertés de mise en place d'autoroutes et de lignes ferroviaires d'importance internationale en Asie ainsi qu'entre l'Asie et les régions voisines, afin de faciliter l'intégration économique régionale. À l'heure actuelle, le réseau de la Route d'Asie représente 143 000 kilomètres d'autoroutes dans 32 pays, et les pays membres ont déployé des efforts considérables pour améliorer la qualité des infrastructures routières, ce qui a permis à un plus grand nombre de routes de satisfaire à des normes plus exigeantes. Par exemple, les routes de la classe primaire représentent actuellement 11,8 % du réseau (contre 9 % en 2008), et les routes qui répondent aux normes de la classe I représentaient 21 % en 2017 (contre 17,9 % en 2008). Le réseau du Chemin de fer transasiatique dans sa configuration actuelle compte 118 000 kilomètres de voies ferrées existantes ou prévues dans 27 pays, dont 12 400 kilomètres (soit 10,5 %) sont manquants. De nombreux pays ont intégré le développement de ces réseaux dans leurs stratégies ou plans nationaux.

24. Le Groupe de travail sur la Route d'Asie et le Groupe de travail sur le réseau du Chemin de fer transasiatique ont été établis en tant que plateformes législatives au sein desquelles les responsables politiques de la région peuvent débattre de leurs problèmes et coordonner les mesures à l'appui du développement de ces réseaux, notamment en vue de trouver des solutions nouvelles en faveur de l'alignement du développement futur des réseaux de transport sur la mise en œuvre des objectifs de développement durable. Un exemple récent des progrès accomplis dans cette voie est l'annexe II bis de l'Accord intergouvernemental sur le réseau de la Route d'Asie, qui fournit des orientations aux États membres sur les normes de conception en matière de sécurité routière sur le réseau de la Route d'Asie et aide ainsi à réduire le nombre de morts et de blessés dans les accidents de la route.

25. Les initiatives en faveur du développement des infrastructures de transport doivent être appuyées par des mesures de facilitation du commerce et du transport. À cet égard, le secrétariat aide les pays membres à établir et à mettre en œuvre de nouveaux accords de facilitation du transport. Parmi les initiatives menées en faveur des transports routiers, on peut citer l'Accord intergouvernemental sur les transports routiers internationaux le long du réseau de la Route d'Asie signé par la Chine, la Mongolie et la Fédération de Russie en décembre 2016, qui vise à ouvrir une grande partie du réseau de la Route d'Asie aux transports routiers internationaux. Auparavant, en juin 2015, des pays de l'Asie du Sud, à savoir le Bangladesh, le Bhoutan, l'Inde et le Népal, ont signé l'Accord sur les véhicules à moteur pour permettre la circulation ininterrompue des véhicules entre ces pays, qui prennent actuellement des mesures en vue de la ratification et de la mise en œuvre de cet Accord.

26. L'Accord intergouvernemental de l'Organisation de Shanghai pour la coopération visant la facilitation des transports routiers internationaux a été signé en septembre 2014 et est entré en vigueur en janvier 2017. Le Comité mixte de l'Accord, organe chargé de coordonner sa mise en œuvre, a été établi en mai 2017. Cet Accord permettra de promouvoir la connectivité à l'échelle régionale et sous-régionale ainsi que l'intégration entre la Chine, la Fédération de Russie et les pays de l'Asie centrale. De nombreux accords de facilitation du transport entre les pays de l'Asie du Sud-Est sont également mis en œuvre et devraient permettre d'ouvrir davantage de points de passage des frontières au transport international.

27. Concernant le transport ferroviaire international, une évolution importante au cours des dernières années est la croissance rapide du volume transporté par voie ferroviaire entre l'Asie et l'Europe. Le nombre de lignes régulières est passé de deux en 2012 à près de 39 en 2016. Environ 2 000 trains de marchandises ont relié les deux continents en 2016. Selon les données du Global Times<sup>3</sup>, le nombre de trains de marchandises reliant la Chine et l'Europe est passé de 17 en 2011 à 1 702 en 2016 – soit une multiplication par cent en six ans. Outre le transsibérien, d'autres lignes qui traversent l'Asie centrale deviennent compétitives grâce au transport de produits industriels vers les zones occidentales de la Chine. Pour exploiter les possibilités offertes par le transit entre l'Asie et l'Europe, la plupart des pays de l'Asie centrale et leurs voisins s'efforcent d'améliorer leurs transports ferroviaires, et de nombreux projets sont en cours pour assurer une connectivité de transport ferroviaire entre l'Asie et l'Europe en passant par l'Asie centrale et le sud du Caucase.

28. Le développement des ports secs dans la région est essentiel pour encourager un transfert modal de la route vers le rail. Pour appuyer les efforts déployés par les pays membres à cette fin, le secrétariat a concouru à l'adoption de l'Accord intergouvernemental sur les ports secs, entré en vigueur en avril 2016. Il vient s'ajouter aux Accords intergouvernementaux sur le réseau de la Route d'Asie et sur le réseau du Chemin de fer transasiatique et permettra d'insuffler un nouvel élan au développement concerté des ports secs d'importance internationale. Dans le cadre de l'Accord, les pays membres de la CESAP ont désigné un total de 240 ports secs, dont 153 ports secs existants et 87 potentiels.

## B. Défis

29. Malgré les progrès constants accomplis au cours des vingt dernières années, il reste beaucoup à faire dans la région pour parvenir à une connectivité de transport routier et ferroviaire ininterrompue le long des réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique.

30. En ce qui concerne le réseau de la Route d'Asie, un nombre considérable de routes ne satisfont pas encore aux normes minimales souhaitables. En outre, trop souvent, des normes différentes sont appliquées aux tronçons d'une même route d'un côté et de l'autre de la frontière qui sépare deux pays voisins. Cela entrave le développement de la circulation routière transfrontalière internationale, car les exploitants estiment que l'insuffisance des infrastructures pose des risques, aussi bien pour les conducteurs que pour les véhicules.

31. Par ailleurs, il manque toujours de nombreux tronçons sur le réseau du Chemin de fer transasiatique. L'absence de connectivité ferroviaire entre les pays est particulièrement marquée en Asie du Sud-Est, y compris pour ce qui est des liaisons avec d'autres sous-régions, puisque 42 % des tronçons du réseau du Chemin de fer transasiatique restant à construire y sont situés.

32. L'approche parcellaire adoptée par la région, notamment en ce qui concerne la connectivité opérationnelle des transports, explique la lenteur des progrès accomplis et la médiocrité des résultats sur le plan de l'efficacité des transports. Parallèlement, la demande de transport dans la région s'est accrue rapidement en raison de la forte croissance économique enregistrée dans de nombreux pays au cours des vingt dernières années, tendance qui devrait se poursuivre. Toutefois, dans le même temps, les effets néfastes des changements climatiques et le rôle des transports routiers dans l'accentuation

<sup>3</sup> [www.globaltimes.cn/content/1046043.shtml](http://www.globaltimes.cn/content/1046043.shtml).

de ces changements sont devenus un sujet de préoccupation tant au niveau national qu'international.

33. Dans de nombreux pays membres de la CESAP, le secteur de la logistique rencontre des difficultés qui tiennent à un faible rendement et à des coûts élevés. L'insuffisance des ressources humaines dans ce secteur est l'un des principaux obstacles au développement de systèmes logistiques efficaces et efficaces dans la région. Dans certains pays, les prestataires de services logistiques n'ont pas accès à des programmes de formation de qualité. En outre, les normes exigées pour ces programmes de formation varient considérablement au sein même des pays et d'un pays à l'autre.

34. La mise en œuvre du Programme de développement durable à l'horizon 2030 pourrait être à la fois une opportunité et un défi pour le secteur du transport. En effet, s'il a été l'un des principaux moteurs du développement économique et constitue une source d'emplois, ce secteur reste le principal responsable des émissions de gaz à effet de serre et un grand consommateur de combustibles fossiles. Le défi est d'autant plus grand que la région enregistre un taux de natalité élevé et que s'y développe une classe moyenne toujours plus aisée, disposant d'un pouvoir d'achat de plus en plus important, ce qui vient renforcer la demande de biens de consommation, en particulier de véhicules particuliers.

### **C. Voie à suivre**

35. La Conférence ministérielle sur les transports, tenue à Moscou en décembre 2016, a rappelé l'importance des systèmes intégrés de transport intermodal pour parvenir à une connectivité de transport durable dans la région. Elle a abouti à l'adoption du Programme d'action régional pour la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique, phase I (2017-2021), qui a été approuvé par la Commission dans sa résolution 73/4 en mai 2017. Les objectifs immédiats du Programme d'action régional sont notamment de renforcer la connectivité régionale en développant et en modernisant constamment les réseaux infrastructurels de transport, et d'établir et de mettre en service des systèmes intégrés de transport intermodal en tirant plus efficacement parti des capacités et des infrastructures existantes.

36. Pour inciter les expéditeurs à opter plus fréquemment pour le transport ferroviaire, il est essentiel d'accroître la fiabilité et la ponctualité des services de trains de marchandises. C'est pourquoi il faut rationaliser les procédures au passage des frontières afin de réduire les retards. Les transports ferroviaires internationaux pourraient être développés encore davantage dans la région si des normes techniques minimales communes étaient définies pour les opérations ferroviaires transfrontières dans les domaines importants.

37. Pour améliorer l'efficacité des réseaux de transport, il est essentiel de fluidifier le passage d'un mode de transport (routier, ferroviaire, maritime, aérien) à l'autre. Cela nécessite de créer des interconnexions entre les infrastructures des différents modes de transport, ainsi que de favoriser l'échange d'informations. Ces interconnexions peuvent prendre la forme de centres de transport intermodaux ou de ports secs pour le transport des marchandises ; et de points ou gares de correspondance, de pôles de transport multimodal et d'installations permettant d'assurer la mobilité en tant que service pour le transport des passagers. L'adoption de règles et de réglementations simplifiées s'appliquant aux ports secs contribuera considérablement à l'amélioration de l'efficacité des couloirs de transport et de transit en favorisant la coopération régionale, et mettra les pays sur la voie du développement durable.

38. La planification et l'élaboration d'accords de facilitation en faveur de l'efficacité des couloirs de transport et de transit permettent d'aplanir certaines de ces difficultés. Le lien entre couloirs de transport ou de transit et développement durable a été mis en évidence dans la résolution 69/213 de l'Assemblée générale, en date du 19 décembre 2014. Étant donné que la majorité du transport international de marchandises emprunte des itinéraires bien connus, il devrait être possible de réunir toutes les parties prenantes pour qu'elles conviennent de procédures simplifiées à mettre en œuvre dans certains couloirs de transport ou de transit. La mise en service efficace de systèmes intégrés de transport intermodal demande une amélioration des services de logistique des transports dans la région, par exemple en renforçant les capacités des prestataires de services logistiques et en établissant des systèmes d'information logistique permettant d'accroître l'efficacité et de réduire les coûts.

39. Comme demandé par les États membres, le secrétariat étudie également l'opportunité de l'introduction de nouvelles technologies telles que les systèmes de transport intelligents dans la région. Ces systèmes comprennent des dispositifs de gestion et de planification des transports et conjuguent diverses technologies modernes qui s'appuient sur les nouvelles fonctionnalités offertes par les TIC. La mise en place de systèmes de transport intelligents permet d'améliorer la gestion du trafic, de fluidifier la circulation et d'accroître la sécurité et la sûreté, ce qui aboutit à des réseaux de transport plus propres, plus sûrs et plus efficaces, fonctionnant de manière innovante. Cependant, la rapidité des changements apportés peut amplifier les défis au niveau des politiques. Il est donc crucial d'envisager la mise en place de systèmes de transport intelligents le plus tôt possible dans le processus de planification de la connectivité de transport ininterrompue, afin de bien appréhender la manière dont ils peuvent contribuer à la réalisation des objectifs de développement durable, notamment par la réduction de la consommation d'énergie et de la pollution de l'environnement due à la circulation routière, ainsi que par l'amélioration de la sécurité routière.

## **IV. Connectivité des technologies de l'information et de la communication dans la région Asie-Pacifique**

### **A. Progrès**

40. L'accès à l'Internet à large bande fixe et mobile s'est fortement accru dans l'ensemble de la région Asie-Pacifique. Si l'on compare les régions, en 2016, la majorité des abonnements à l'Internet à large bande fixe dans le monde étaient situés dans la région Asie-Pacifique (56,6 %)<sup>4</sup>, suivie de l'Europe (20,3 %) et de l'Amérique du Nord (13 %). Le nombre d'abonnements à l'Internet à large bande fixe pour 100 habitants dans les États membres de la CESAP (11,6) restait bien inférieur à celui de l'Amérique du Nord (32,9) et de l'Europe (31,1) mais seulement légèrement en deçà de la moyenne mondiale (12,5) et légèrement supérieur à celui de l'Amérique latine et des Caraïbes (11,2).

41. Lorsque l'on analyse les chiffres par sous-région, en 2016, l'Asie de l'Est et du Nord-Est affichait le nombre moyen d'abonnements à l'Internet à large bande fixe pour 100 habitants le plus élevé (24). Si l'on compare l'évolution du nombre d'abonnements de ce type dans les différentes sous-régions au fil du temps, on constate que l'Asie du Nord et l'Asie centrale a connu la plus forte croissance (multiplication par cinq entre 2007 et 2016),

<sup>4</sup> Soit une augmentation de 6 points de pourcentage par rapport à 2015.

en raison de la forte augmentation enregistrée en Azerbaïdjan, en Géorgie, au Kazakhstan et en Fédération de Russie. Les autres sous-régions qui ont également enregistré une forte croissance du nombre d'abonnements sont l'Asie du Sud et du Sud-Ouest (multiplication par quatre) et l'Asie du Sud-Est (par trois).

42. Cependant, dans 18 États membres<sup>5</sup>, moins de 2 % de la population était abonnée à l'Internet à large bande fixe en moyenne en 2016. Ce chiffre n'a pas changé depuis 2015, de sorte que l'écart entre les pays qui enregistrent un fort taux de croissance et les autres s'est creusé. La plupart de ces 18 pays sont des pays ayant des besoins particuliers (pays les moins avancés, pays en développement sans littoral et petits États insulaires en développement) qui nécessitent une attention immédiate pour améliorer l'accès à l'Internet à large bande fixe.

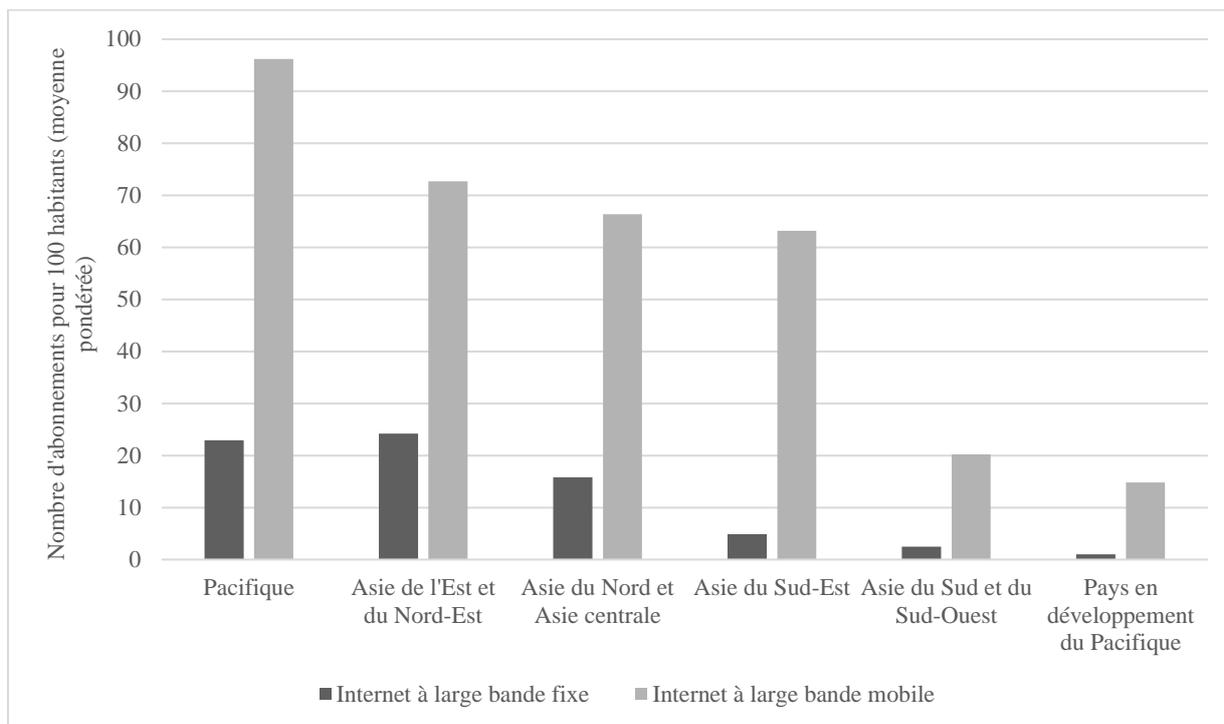
43. Les abonnements à l'Internet à large bande mobile sont aujourd'hui bien plus répandus que les connexions fixes (figure III). Près de la moitié des 4,4 milliards d'habitants des États membres de la CESAP étaient abonnés à l'Internet à large bande mobile en 2016. Si l'on compare les régions, le nombre d'abonnements de ce type pour 100 habitants en Asie-Pacifique (49) était inférieur à celui de l'Amérique du Nord (115) et de l'Europe (77), ainsi qu'à la moyenne mondiale (52).

44. Lorsque l'on analyse les chiffres par sous-région, en 2016, le Pacifique affichait le nombre moyen d'abonnements à l'Internet à large bande mobile pour 100 habitants le plus élevé (l'Australie et la Nouvelle-Zélande arrivant en tête), suivi de l'Asie de l'Est et du Nord-Est (le Japon et la République de Corée en tête). L'Asie du Sud et du Sud-Ouest et les pays en développement du Pacifique (qui ne comprennent pas l'Australie ni la Nouvelle-Zélande) avaient le nombre moyen d'abonnements le plus faible, bien que les deux sous-régions aient enregistré d'importantes hausses depuis 2010.

---

<sup>5</sup> Pour obtenir la liste complète des pays concernés, voir le document de la CESAP intitulé *Artificial Intelligence and Broadband Divide: State of ICT Connectivity in Asia and the Pacific – 2017* (Bangkok, 2017). Disponible à l'adresse suivante : [www.unescap.org/sites/default/files/publication\\_StateofICT2017.pdf](http://www.unescap.org/sites/default/files/publication_StateofICT2017.pdf).

Figure III  
**Nombre d'abonnements à l'Internet à large bande pour 100 habitants, par sous-région, 2016**



Source : Figure établie par la CESAP à partir des données de l'Union internationale des télécommunications (UIT) et de la base de données des indicateurs de télécommunications/TIC dans le monde pour 2017 (21<sup>e</sup> édition/décembre 2017). Disponible à l'adresse suivante : [www.itu.int/en/ITU-D/Statistics/Pages/publications/wtid.aspx](http://www.itu.int/en/ITU-D/Statistics/Pages/publications/wtid.aspx) (site consulté le 17 février 2018).

Note : Le groupe des pays en développement du Pacifique ne comprend pas l'Australie et la Nouvelle-Zélande.

## B. Défis

45. Étendre l'accès à l'Internet à large bande aux zones isolées et rurales est un défi persistant pour la région. Ces zones sont souvent privées d'accès parce que les opérateurs privés considèrent qu'elles ne sont pas viables sur le plan commercial. Les investissements du secteur privé dans l'infrastructure des TIC ont tendance à viser les zones urbaines, qui sont plus densément peuplées et donc plus rentables. Les fonds pour l'accès et les services universels<sup>6</sup> font partie des mécanismes de financement traditionnellement employés pour relier à l'Internet les zones rurales peu peuplées, qui n'ont ni la densité de population ni le capital nécessaire pour permettre aux opérateurs de télécommunication de justifier des investissements privés dans les infrastructures. Cependant, une étude menée par la CESAP a montré que le plus souvent, ces fonds n'étaient pas parvenus à améliorer la connectivité à l'Internet à large bande dans les

<sup>6</sup> Ces fonds sont établis par les gouvernements. Un pourcentage des recettes brutes ou nettes annuelles des opérateurs de télécommunications est prélevé pour financer des projets en faveur de l'infrastructure des TIC. Certains pays prélèvent une somme forfaitaire réglementaire chaque année. Les autres sources de financement sont notamment les contributions des institutions financières internationales, telles que la Banque mondiale, ainsi que les droits de licence. Dans certains cas, les contributions proviennent directement du budget de l'État. Pour de plus amples informations, voir le document de la CESAP intitulé *The impact of universal service funds on fixed-broadband deployment and internet adoption in Asia and the Pacific*, série de documents de travail sur l'Autoroute Asie-Pacifique de l'information (Bangkok, 2017). Disponible à l'adresse suivante : [www.unescap.org/sites/default/files/Universal%20Access%20and%20Service%20Funds.pdf](http://www.unescap.org/sites/default/files/Universal%20Access%20and%20Service%20Funds.pdf).

collectivités rurales et isolées<sup>7</sup>. Cela pourrait s'expliquer par des faiblesses dans la structure et la conception de ces fonds, ce qui empêche la mise en œuvre des projets en temps voulu. L'étude comprenait également des exemples de réussite.

46. Les risques de catastrophe sont l'un des principaux obstacles au développement de la connectivité à l'Internet à large bande en Asie et dans le Pacifique. Par exemple, certaines zones de l'Asie centrale sont exposées à de nombreux risques naturels, de sorte que le renforcement de la résilience de l'infrastructure des TIC est considéré comme indispensable au développement. Entre 2000 et 2015, 210 catastrophes ont causé 10 639 décès et touché plus de 16 milliards de personnes dans la sous-région du Programme spécial des Nations Unies pour les pays d'Asie centrale. Les inondations ont constitué le type de catastrophe le plus fréquent, suivies des séismes et des glissements de terrain, qui peuvent endommager les réseaux et les installations des TIC. Entre 2000 et 2016, la sous-région du Pacifique a été frappée par 225 catastrophes naturelles<sup>8</sup> qui ont fait 1 752 morts et touché 4,7 millions de personnes, et ont causé des dommages estimés à près de 50 milliards de dollars (en dollars des États-Unis de 2005)<sup>9</sup>. L'infrastructure des TIC a constamment subi les conséquences des catastrophes naturelles, ce qui a limité la capacité des opérateurs de fournir des services aux clients actuels et nouveaux. Le montant total des dommages infligés par le cyclone Winston au secteur des télécommunications des Fidji a été estimé à 24 millions de dollars environ<sup>10</sup>.

47. On constate que l'absence d'accès à un réseau électrique résilient et d'un coût abordable décourage l'adoption de l'Internet à large bande dans les pays ou les zones insulaires du Pacifique. Une corrélation positive et statistiquement pertinente a été établie entre l'accès à l'électricité (mesuré par la consommation électrique) et l'adoption de l'Internet à large bande<sup>7</sup>. Sur le plan des politiques de développement de la connectivité à l'Internet à large bande, cela signifie que les infrastructures d'appui, en particulier le réseau électrique, doivent disposer de capacités de production suffisantes pour répondre à la demande croissante d'un réseau à large bande en pleine expansion.

48. Le manque de politiques propices aux investissements dans les TIC décourage l'adoption de l'Internet à large bande dans les pays membres de la CESAP. Sur la base des données disponibles pour 16 pays de la CESAP qui ont adopté des politiques de concurrence concernant les nœuds de transit internationaux, une étude de la CESAP<sup>11</sup> a montré que les économies qui enregistrent la plus haute connectivité à l'Internet à large bande sont celles qui ont ouvert les nœuds de transit internationaux à la concurrence (figure IV). Des résultats similaires ont été observés concernant l'ouverture des marchés de la téléphonie mobile à la concurrence dans les pays ou les zones insulaires du Pacifique<sup>7</sup>.

---

<sup>7</sup> CESAP, *The impact of universal service funds on fixed-broadband deployment and internet adoption in Asia and the Pacific*, série de documents de travail sur l'Autoroute Asie-Pacifique de l'information (Bangkok, 2017). Disponible à l'adresse suivante : [www.unescap.org/resources/impact-universal-service-funds-fixed-broadband-deployment-and-internet-adoption-asia-and](http://www.unescap.org/resources/impact-universal-service-funds-fixed-broadband-deployment-and-internet-adoption-asia-and).

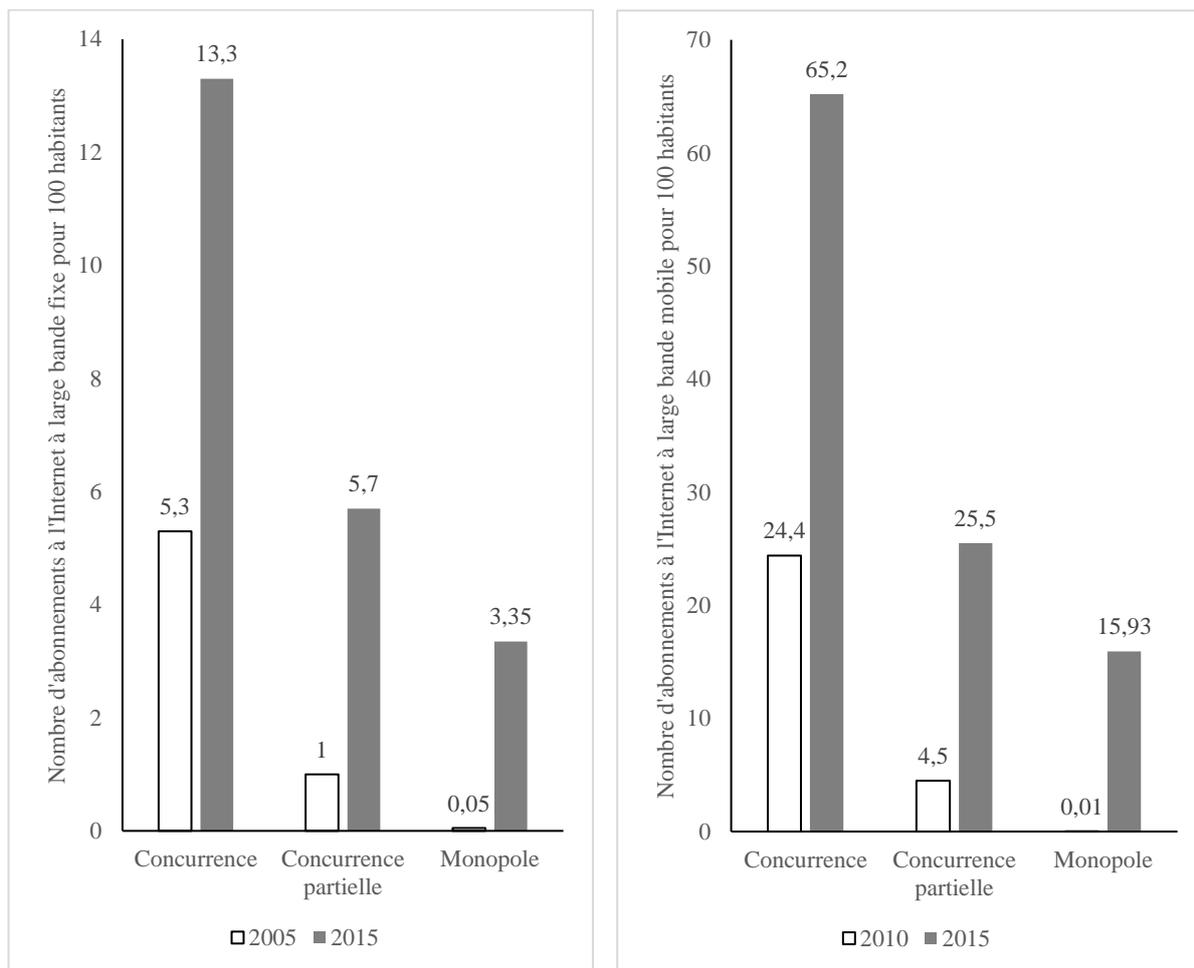
<sup>8</sup> Les catégories de catastrophe étaient les sécheresses, les séismes, les températures extrêmes, les inondations, les glissements de terrain, les mouvements de masse d'air (sec), les tempêtes, l'activité volcanique et les incendies de forêt.

<sup>9</sup> Base de données sur les situations d'urgence du Centre de recherche sur l'épidémiologie des catastrophes. Disponible à l'adresse suivante : <http://emdat.be> (site consulté le 14 mars 2017).

<sup>10</sup> Y compris les pertes de revenus dues aux interruptions de service.

<sup>11</sup> CESAP, *Effect of open international gateways on the broadband connectivity market*, IDD, série de documents de travail (Bangkok, 2017). Disponible à l'adresse suivante : [www.unescap.org/resources/effect-open-international-gateways-broadband-connectivity-market](http://www.unescap.org/resources/effect-open-international-gateways-broadband-connectivity-market).

Figure IV  
**Politiques de concurrence, nœuds de transit internationaux et accès à l'Internet à large bande dans certaines économies**



Source : Calculs de la CESAP à partir des données de la Banque mondiale dans *The Little Data Book on Information and Communication Technology 2017* (Washington, 2017). Disponible à l'adresse suivante : <http://documents.worldbank.org/curated/en/606191484194306157/The-little-data-book-on-information-and-communication-technology-2017>.

Note : Les pays ont été sélectionnés selon deux critères : 1) seuls les pays disposant de données pour chacune des deux années ont été retenus ; 2) pour pouvoir faire davantage d'observations, tous les pays ayant indiqué une politique de marché similaire (concurrence, concurrence partielle, monopole) pour chaque année ont été retenus. En raison du nombre limité de données disponibles, des années différentes ont été utilisées pour les abonnements à l'Internet à large bande fixe (2005 et 2015) et les abonnements à l'Internet à large bande mobile (2010 et 2015). Pays concernés : 34 économies de la région Asie-Pacifique (dont 16 qui ont ouvert leurs marchés complètement ou partiellement à la concurrence).

### C. Voie à suivre

49. Il est essentiel d'investir dans les infrastructures du côté de l'offre, mais cela ne suffit pas à promouvoir une connectivité résiliente et d'un coût abordable à l'Internet à large bande dans la région. La CESAP a donc donné la priorité à la mise en œuvre de l'initiative de l'Autoroute Asie-Pacifique de l'information, qui vise à renforcer la connectivité de l'infrastructure à large bande sans discontinuité dans l'ensemble de la région Asie-Pacifique.

50. En outre, des mécanismes de financement efficaces en faveur de l'infrastructure des TIC sont indispensables pour encourager les investissements dans l'Internet à large bande dans les zones qui à l'heure actuelle ne sont pas nécessairement viables sur le plan commercial. Par la suite, la réalisation d'analyses approfondies concernant l'efficacité des fonds pour l'accès et les services universels et d'autres moyens de financement des TIC transfrontières pourrait contribuer aux débats sur les politiques et au dialogue régional à l'avenir.

51. Les meilleures pratiques et politiques en matière de cyber-résilience doivent également être examinées et échangées par les États membres de la CESAP en vue de promouvoir le développement d'infrastructures des TIC résilientes aux fins de la réduction des risques de catastrophe. S'agissant des risques de catastrophe, les investissements réalisés en connaissance de cause contribuent par ailleurs à la mise en œuvre du Cadre de Sendai pour la réduction des risques de catastrophe (2015-2030) et des objectifs de développement durable relatifs à la résilience.

52. Enfin, une collaboration plus étroite entre les secteurs des TIC et de l'énergie en matière d'élaboration des politiques devrait être envisagée pour promouvoir les sources d'électricité fiables et d'un coût abordable aux fins de la connectivité des TIC. Au vu des exemples du déploiement conjoint de câbles à fibres optiques transfrontières le long d'infrastructures passives telles que les réseaux de transport d'énergie, les réseaux électriques, les autoroutes et les lignes de chemin de fer en Asie et dans le Pacifique et au-delà, il faut trouver des moyens de renforcer ces initiatives. En outre, il y a lieu de renforcer la coopération avec divers secteurs socioéconomiques en faveur du développement des entreprises, de la création d'emplois, de la gestion de l'environnement, de la santé, de l'éducation et des applications liées à l'administration en ligne afin de créer des synergies entre l'infrastructure des TIC et les applications sectorielles telles que les réseaux intelligents, les systèmes de transport intelligents et le commerce électronique, notamment le commerce sans papier et les services bancaires en ligne.

## **V. Connectivité énergétique**

### **A. Progrès**

53. La région Asie-Pacifique consomme déjà près de la moitié de l'énergie mondiale et la demande, en particulier la demande d'électricité, continue d'augmenter. Le secteur de l'électricité pourrait jouer un rôle fondamental dans la facilitation de la transition des États membres vers le développement durable en favorisant l'utilisation rationnelle des ressources énergétiques, l'optimisation des investissements régionaux et l'adoption accrue des énergies renouvelables. Le développement de la connectivité régionale dans le secteur de l'électricité peut rendre la région mieux à même de répondre à la demande d'énergie, tout en favorisant l'intégration des trois dimensions du développement durable dans la planification énergétique. Les projets et accords bilatéraux existants et prévus qui visent à améliorer la connectivité électrique transfrontière constituent une base solide pour le renforcement de l'intégration sous-régionale des marchés de l'électricité.

54. À l'heure actuelle, la majeure partie du commerce transfrontière d'électricité et de la connectivité en la matière est bilatérale. Le volume des échanges commerciaux intrarégionaux d'énergie et d'électricité reste faible par rapport à la demande d'électricité. Afin d'exploiter le potentiel important de la région s'agissant de la complémentarité des ressources énergétiques, y compris les abondantes sources d'énergie renouvelable, certaines initiatives sous-régionales cherchent à promouvoir le commerce multilatéral de l'énergie.

55. Plusieurs pays de la région Asie-Pacifique ont accompli des progrès considérables dans l'harmonisation des cadres réglementaires afin de favoriser le commerce transfrontière de l'énergie au moyen d'accords bilatéraux. Il y a lieu de déployer des efforts supplémentaires pour libéraliser et internationaliser les marchés énergétiques, afin de tirer parti des bienfaits évidents du commerce multilatéral de l'énergie ; de nombreux pays doivent ainsi s'efforcer d'attirer des investissements étrangers et privés dans les infrastructures transfrontières.

56. Les pays de l'Asie du Sud-Est ont accru leur participation au commerce transfrontière de l'énergie et de l'électricité ces dernières années. Les pays participant aux deux initiatives les plus complètes en matière d'intégration des réseaux, à savoir le Marché de l'énergie de la zone Bassin du Mékong et le Réseau électrique de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN), sont particulièrement actifs, et trois projets sont prévus pour 2016-2020. Suite à l'établissement de la Communauté économique de l'ASEAN en 2015, le Plan de la Communauté économique de l'ASEAN pour 2025 a désigné le secteur de l'énergie comme prioritaire en matière de coopération régionale. En septembre 2017, la République démocratique populaire lao, la Malaisie et la Thaïlande ont signé un mémorandum d'accord aux termes duquel la Malaisie importera 100 mégawatts d'hydroélectricité de la République démocratique populaire lao d'ici à 2018. Ce mémorandum d'accord est un projet pilote visant à développer un marché de l'énergie dans la région de l'ASEAN dans le cadre du Réseau électrique de l'ASEAN.

57. En Asie du Sud et du Sud-Ouest, l'Accord-cadre de coopération énergétique de l'Association sud-asiatique de coopération régionale (ASACR), qui définit une vision du développement de l'anneau énergétique et du marché de l'électricité de l'ASACR, a été adopté. Cependant, il n'existe à l'heure actuelle qu'une infrastructure bilatérale limitée de transport d'électricité ; l'Inde est le seul pays qui dispose d'interconnexions transfrontières avec le Bangladesh, le Bhoutan et le Népal. L'Initiative régionale de l'Asie du Sud pour l'intégration énergétique appuie la réalisation d'études sur l'harmonisation des cadres, normes et codes réglementaires pour le développement des lignes de transmission électrique et des marchés de l'électricité.

58. En Asie de l'Est et du Nord-Est, les instituts de l'énergie et les compagnies d'électricité mènent un certain nombre d'études de pré faisabilité concernant la création du Super réseau asiatique, qui assurerait l'interconnexion multinationale des réseaux électriques. Pourtant, seuls des progrès lents ont été accomplis jusqu'à présent dans la mise en œuvre de cet ambitieux projet d'intégration régionale et de l'initiative Gobitec, qui vise à exporter des énergies renouvelables de la Mongolie vers les autres pays de la sous-région. Le développement des marchés régionaux est entravé par des besoins d'investissement colossaux et la nécessité de coordonner la planification et d'harmoniser l'élaboration des politiques en la matière.

59. En Asie du Nord et en Asie centrale, les réseaux de partage et de transport de l'énergie entre les pays sont traditionnellement bien établis mais ces dernières années, la région a connu un net recul du commerce intrarégional de l'électricité. Le Programme de coopération économique régionale pour l'Asie centrale est la principale instance sous-régionale de coopération et d'intégration économiques. L'un des projets les plus prometteurs de la sous-région, le Projet pour le commerce et l'approvisionnement en électricité en Asie centrale et en Asie du Sud (CASA-1000), vise à transporter de l'électricité du Kirghizistan et du Tadjikistan, qui disposent tous deux de ressources abondantes en hydroélectricité et d'un excédent de production électrique en été, vers l'Afghanistan et le Pakistan, qui souffrent tous deux de pénuries chroniques.

60. Les politiques destinées à trouver un équilibre entre sécurité énergétique et bouquet énergétique auront une incidence considérable sur les investissements dans les infrastructures. Ces politiques revêtent une importance capitale pour les responsables politiques, qui sont également confrontés à des difficultés pour définir un modèle global. Les décideurs politiques de certains pays peuvent craindre que le commerce régional de l'énergie ne compromette la sécurité énergétique nationale. Dans ce contexte, les initiatives sous-régionales de promotion du commerce multilatéral de l'électricité n'ont généralement progressé que lentement en raison de la difficulté de dégager un consensus sur la définition d'un modèle global d'intégration.

## **B. Défis**

61. Malgré les efforts de collaboration déployés au cours des vingt dernières années, la région reste confrontée à d'importants défis pour mettre pleinement à profit ses capacités de connectivité énergétique. Les problèmes d'ordre politique font sérieusement obstacle à l'accélération des progrès accomplis en la matière, notamment le manque de confiance et de volonté politique ; les difficultés à trouver un équilibre entre sécurité énergétique et dépendance énergétique ; les divergences entre les intérêts nationaux des États membres ; et l'absence de mécanisme institutionnel multilatéral propre à faciliter la coopération entre les pays à l'échelle régionale.

62. Les marchés transfrontières de l'électricité ne sont pas suffisamment développés. Il subsiste de nombreux obstacles à la promotion du commerce de l'électricité au niveau des pays, notamment des restrictions législatives qui s'appliquent à ce type de commerce hors des frontières nationales. Les problèmes techniques et juridiques qui restent à résoudre sont notamment les différentes normes techniques s'appliquant aux réseaux de transmission ; les différences entre les cadres juridiques et réglementaires ; l'absence de mécanisme indépendant de résolution des différends ; la nécessité d'une harmonisation des règles et réglementations entre les États membres ; l'absence d'accès ouvert et sans discrimination aux infrastructures de transport de l'énergie pour la connectivité multinationale ; et des capacités institutionnelles et humaines limitées pour relever les défis qui se posent.

63. Ces défis se traduisent par une insuffisance des investissements et du soutien financier en faveur des projets transfrontières d'électricité ainsi que par la nécessité d'attirer des investissements directs étrangers et des financements des banques internationales pour stimuler le développement du secteur de l'électricité ; autant de facteurs qui accentuent également ces défis. Le manque de financement est particulièrement problématique dans la mesure où les infrastructures transfrontières interconnectées requièrent une forte proportion de capitaux.

64. Pour maximiser les investissements et leurs retombées positives, il est également important d'envisager la possibilité de créer des infrastructures qui permettent un usage polyvalent, comme des systèmes de transmission électrique capables à la fois de fournir de l'électricité et de faire passer des câbles TIC pour l'Internet et les télécommunications. La proposition de solutions comme celle-ci dans le cadre des discussions régionales et de la planification et la coordination des politiques permettra d'améliorer l'efficacité et la qualité des infrastructures. Cela donnera une nouvelle dimension au renforcement de la résilience grâce au déploiement conjoint des infrastructures.

### C. Voie à suivre

65. Pour relever les défis communs auxquels font face les diverses sous-régions, il convient d'établir un cadre régional commun fondé sur les données d'expérience de la région, qui permette de faciliter le développement de connexions bilatérales ainsi que la connectivité et le commerce multilatéraux transfrontières en matière d'électricité. L'élaboration d'un tel cadre régional nécessitera de conduire des études pour définir et proposer des mesures efficaces dont on pourrait convenir pour relever les défis recensés plus haut.

66. La feuille de route régionale en vue de la mise en œuvre du Programme de développement durable à l'horizon 2030 en Asie et dans le Pacifique pourrait définir des stratégies et mécanismes de développement à moyen et long terme permettant de contribuer à une adaptation plus rapide des systèmes énergétiques en vue de surmonter les problèmes modernes et nouveaux qui se posent en simplifiant les contrats, en améliorant la disponibilité des financements, en réduisant les risques, et en accélérant l'établissement de normes et d'une confiance mutuelle entre les États membres. Une première mesure importante à cet égard serait de convenir d'un processus inclusif à mettre en place pour parvenir à un consensus régional sur un cadre commun.

## VI. Vers une connectivité régionale intégrée et ininterrompue pour le développement durable

67. Les rapports sectoriels sur les progrès accomplis, les défis à relever et les voies à suivre en matière de connectivité régionale tels que présentés plus haut révèlent l'existence de liens solides entre les différents types de connectivité (commerciale, de transport, des TIC et énergétique). Pour tirer parti des bienfaits de la connectivité régionale sur le plan du développement durable, il faut adopter une approche intégrée afin d'éliminer efficacement les obstacles à la circulation des biens, des services et des personnes dans l'ensemble de la région.

68. Premièrement, les problèmes d'engorgement des infrastructures matérielles et immatérielles doivent être traités parallèlement. Comme on l'a déjà relevé, la réduction du coût des échanges commerciaux intrarégionaux nécessite non seulement de supprimer les obstacles immatériels au commerce au niveau des politiques et des procédures, mais aussi de coordonner les investissements dans les infrastructures transfrontières de transport, des TIC et de l'énergie. Les études préliminaires conduites par le secrétariat sur le renforcement de la connectivité régionale dans le cadre de l'initiative « Une ceinture, une route » révèlent que les réformes à adopter en priorité en matière d'investissements et de politiques sont différentes selon le groupe de pays ou le couloir auquel on s'intéresse. Cependant, elles montrent régulièrement que les avantages qu'apportent les améliorations de l'infrastructure immatérielle sont directement liés à l'amélioration de l'infrastructure matérielle. Par exemple, il y a bien plus d'avantages commerciaux à tirer de la mise en œuvre de mesures favorables à la facilitation des échanges et au commerce sans papier si l'on dispose de routes et d'installations frontalières en bon état, et inversement.

69. Deuxièmement, le développement conjoint de réseaux matériels de transport, d'énergie et des TIC devrait être sérieusement envisagé. Une telle approche permettrait de réduire les coûts et d'accélérer la planification et l'exécution des projets d'infrastructure qui, s'ils étaient entrepris de manière individuelle, demanderaient certainement davantage de temps et coûteraient

plus cher dans l'ensemble sur le plan de la construction, des négociations, de l'acquisition des droits de passage et autres procédures et questions administratives, notamment en termes d'incidence sur la sécurité routière. Le déploiement conjoint peut également contribuer à la réalisation d'économies d'échelle et à rendre les projets plus attrayants sur le plan financier. Toutefois, pour que les initiatives intersectorielles de développement des infrastructures transfrontières soient fructueuses, il faut renforcer considérablement la coopération et la collaboration interinstitutions entre les secteurs public et privé aux niveaux local, provincial, national et régional s'agissant de la planification, la construction et l'entretien des réseaux matériels.

70. À cet égard, certains pays ont déjà engagé le déploiement conjoint de câbles à fibres optiques le long des réseaux infrastructurels de transport, et il a été proposé d'incorporer ces projets dans les accords régionaux existants relatifs aux réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique. Au cours des délibérations qui ont eu lieu à sa cinquième réunion, le Groupe de travail sur le réseau du Chemin de fer transasiatique a reconnu que le déploiement de câbles à fibres optiques le long des réseaux infrastructurels de transport était susceptible de renforcer la connectivité des TIC dans la région. Cependant, le Groupe de travail était d'avis que toute mesure en la matière nécessiterait la participation de diverses parties prenantes tant du secteur public que du secteur privé, et qu'il convenait de mener des consultations plus approfondies au niveau national avant qu'une telle mesure soit envisagée par le Groupe de travail. Il a également émis l'opinion que, compte tenu de l'importance du déploiement des TIC dans la région et au vu de la complexité des questions techniques et juridiques liées à un tel déploiement conjoint, les questions qui se posaient dans ce domaine pourraient être abordées d'une manière plus globale en établissant un accord intergouvernemental à cet effet, qui comprendrait des dispositions complètes quant aux droits et obligations en la matière. Le Groupe de travail a engagé le secrétariat à conduire une étude sur l'opportunité d'un tel accord, en étroite collaboration avec tous les acteurs publics et privés de chaque État membre<sup>12</sup>.

71. Pour sa part, le Groupe de travail sur la Route d'Asie a prié le secrétariat de conduire une nouvelle étude relative au déploiement conjoint, sur laquelle le Groupe de travail s'appuierait pour examiner cette question à nouveau dans un délai d'un an. Il l'a également prié d'organiser une réunion conjointe du Groupe de travail sur la Route d'Asie, du Groupe de travail sur le réseau du Chemin de fer transasiatique et du Groupe directeur pour l'Autoroute Asie-Pacifique de l'information<sup>13</sup>.

72. Troisièmement, les efforts déployés pour améliorer la connectivité régionale devraient se fonder sur des normes et principes communs pour s'assurer que les solutions de connectivité bilatérales ou sous-régionales puissent aisément s'intégrer entre elles au niveau régional. C'est l'objectif principal de nombre des accords négociés par la CESAP, y compris l'Accord-cadre sur la facilitation du commerce transfrontière sans papier en Asie et dans le Pacifique, qui recommande l'utilisation de normes internationales lorsqu'elles existent. Des méthodologies communes peuvent également être établies pour évaluer les projets de connectivité en fonction des dimensions économique, sociale et environnementale du développement durable.

---

<sup>12</sup> E/ESCAP/TARN/WG(5)/6, paragraphes 7 et 8.

<sup>13</sup> E/ESCAP/AHWG(7)/5, paragraphe 8.

73. À l'avenir, la réalisation d'une connectivité intégrée et ininterrompue demandera nécessairement de rationaliser le nombre pléthorique d'arrangements réglementaires bilatéraux et multilatéraux qui se chevauchent et qui sont souvent contradictoires dans des domaines tels que les préférences commerciales, la protection de l'investissement et les normes de transport, entre autres. Comme il a été noté dans le récent rapport de la CESAP sur le renforcement de la coopération et de l'intégration économiques régionales en Asie et dans le Pacifique, la CESAP peut jouer un rôle central pour aider la région à tirer parti de ces opportunités en mettant à profit sa plateforme intergouvernementale inclusive, ses travaux normatifs et ses compétences techniques multisectorielles à l'appui de la connectivité intégrée et ininterrompue à l'échelle régionale<sup>14</sup>. La CESAP dispose déjà de sous-programmes et de comités intergouvernementaux qui traitent des transports, des TIC, de l'énergie et du commerce. Elle travaille également avec les organisations de coopération sous-régionales, notamment l'ASEAN, l'Organisation de coopération économique, le Forum des îles du Pacifique et l'ASACR, et fournit une assistance technique à l'initiative « Une ceinture, une route ».

74. La CESAP continuera de rassembler les États membres, les organisations sous-régionales et les autres institutions afin d'établir des arrangements régionaux, de conduire des travaux de recherche pour mieux comprendre les inconvénients et les avantages de la connectivité régionale, et de créer des synergies intersectorielles, en tenant compte des initiatives et des cadres d'action mondiaux en matière de développement durable.

---

<sup>14</sup> *Enhancing Regional Economic Cooperation and Integration in Asia and the Pacific* (ST/ESCAP/2781). Disponible à l'adresse suivante : [www.unescap.org/sites/default/files/Asia-Pacific%20RECI%20Report.pdf](http://www.unescap.org/sites/default/files/Asia-Pacific%20RECI%20Report.pdf).