

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

Bangkok et en ligne, 15-19 mai 2023

Point 3 de l'ordre du jour provisoire*

**Organe spécial pour les pays les moins avancés, les
pays en développement sans littoral et les petits États
insulaires en développement****Résumé du rapport de 2023 sur le développement des pays
de l'Asie et du Pacifique ayant des besoins particuliers :
renforcer la coopération régionale pour une connectivité
ininterrompue et durable****Note du secrétariat***Résumé*

La connectivité transfrontière ininterrompue et durable dans les domaines de transport, de l'énergie et du numérique est essentielle pour améliorer la vie de la population des pays en situation particulière. Elle peut donc être considérée comme un moteur du développement durable. Elle a également un rôle important pour ce qui est d'accélérer l'action climatique dans et pour ces pays. Par exemple, l'amélioration de la connectivité des transports multimodaux peut favoriser le recours à des modes de transport moins gourmands en énergie ; une plus grande connectivité énergétique peut accélérer le déploiement et l'intégration à moindre coût des énergies renouvelables ; le renforcement de la connectivité numérique peut faciliter l'accès à des solutions vertes et novatrices d'adaptation au climat. Les avantages à long terme de la connectivité ininterrompue et durable seront particulièrement importants pour les pays en situation particulière, compte tenu des incidences actuelles et futures des changements climatiques et des gains issus du développement durable découlant d'un monde à faible émission de carbone et résilient face aux changements climatiques.

On examine dans le présent document comment la coopération régionale en matière de connectivité ininterrompue et durable peut faciliter la transformation à long terme vers un avenir à zéro émission nette de carbone. Dans le contexte des activités en cours et des initiatives existantes et compte tenu des importants problèmes de financement dans les pays en situation particulière, la nécessité de rechercher des synergies entre les initiatives de transport, d'énergie et de connectivité numérique dans la région est mise en relief.

La Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique souhaitera peut-être examiner les conclusions, les solutions possibles et les recommandations figurant dans le présent document et donner au secrétariat des orientations à ce sujet. Ces orientations détermineraient les prochains travaux d'analyse du secrétariat et contribueraient à leur planification et à la formulation de projets de coopération technique et d'aide au renforcement des capacités en faveur des pays en situation particulière.

* ESCAP/79/1/Rev.2.

La Commission souhaitera peut-être se pencher sur les résultats de la cinquième Conférence des Nations Unies sur les pays les moins avancés et donner des conseils sur les examens régionaux de la mise en œuvre du Programme d'action de Vienne en faveur des pays en développement sans littoral pour la décennie 2014-2024 et des Modalités d'action accélérées des petits États insulaires en développement, prévus en 2023, avant les examens mondiaux qui se tiendront en 2024.

I. Introduction

1. Les pays en situation particulière de l'Asie et du Pacifique se caractérisent par des faiblesses structurelles inhérentes, telles que l'éloignement géographique des ports ou des principales routes maritimes, l'impossibilité de réaliser des économies d'échelle et une grande vulnérabilité face aux changements climatiques, aux catastrophes et à la dégradation de l'environnement. Ils restent par conséquent fortement sous-représentés dans les activités économiques de la région, alors qu'ils représentent plus de la moitié des membres et des membres associés de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique.

2. La connectivité ininterrompue et durable peut aider à corriger les faiblesses structurelles des pays en situation particulière tout en renforçant également le développement et la résilience économiques et en encourageant l'action climatique. Par exemple, l'amélioration de la connectivité des transports multimodaux peut diminuer le coût des échanges, améliorer l'efficacité et la compétitivité des activités commerciales et, en parallèle, permettre de recourir à des modes de transport moins gourmands en énergie. Les gains seront particulièrement notables dans les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement de l'Asie et du Pacifique, qui sont désavantagés du fait de leur isolement et de leur éloignement des marchés internationaux et des routes commerciales. De même, une meilleure desserte numérique à bas coût peut aider les pays en situation particulière, notamment ceux qui ont une faible population et des ressources relativement limitées, à tirer parti des économies d'échelle tout en améliorant la disponibilité de solutions commerciales novatrices et de solutions de résilience et d'adaptation aux changements climatiques. Des économies d'échelle peuvent également être réalisées grâce au développement de la connectivité énergétique, ce qui aura l'avantage d'accroître la sécurité énergétique, d'accélérer le déploiement et l'intégration rentables des énergies renouvelables et de faciliter la transition énergétique verte. Les avantages à long terme de la connectivité ininterrompue et durable seront particulièrement importants pour les pays en situation particulière, compte tenu des incidences actuelles et futures des changements climatiques et des gains issus du développement durable découlant d'un monde à faible émission de carbone et résilient face aux changements climatiques.

3. La pandémie de maladie à coronavirus (COVID-19) et la crise en Ukraine ont encore renforcé l'importance de cette connectivité. Les contrôles et les perturbations supplémentaires aux frontières, par exemple dans le domaine du transport de marchandises en transit, ont causé des retards et une hausse des coûts et touché de manière significative les pays en situation particulière. Ces problèmes ont été aggravés par les inquiétudes croissantes en matière de sécurité énergétique. Ces crises ont également mis en évidence l'importance de la desserte numérique du fait de son rôle critique dans la réponse aux crises, le travail et l'apprentissage à distance et la fourniture de services de santé, en particulier dans les pays où la population rurale est nombreuse et où la population est géographiquement dispersée, comme les petits États insulaires en développement.

4. Face aux insuffisances chroniques des connexions, au manque de préparation institutionnelle pour trouver des solutions aux problèmes d'accès au réseau au niveau national et aux multiples perturbations du réseau, plusieurs initiatives de coopération régionale ont été lancées pour accélérer la mise en place d'une connectivité ininterrompue et durable. Il s'agit notamment de la Feuille de route régionale sur la connectivité des réseaux électriques : promouvoir la connectivité électrique transfrontière à l'appui du développement durable, du Plan d'action pour la mise en œuvre de l'initiative de l'Autoroute Asie-Pacifique de l'information (2022-2026) et du Programme d'action régional pour le développement du transport durable en Asie et dans le Pacifique (2022-2026). Par ailleurs, les membres et les membres associés de l'Asie et du Pacifique poursuivent leurs efforts en vue d'améliorer la connectivité dans les domaines du transport, de l'énergie et du numérique en mettant de plus en plus l'accent sur la réduction des coûts environnementaux connexes afin de lutter contre les changements climatiques.

5. Compte tenu des problèmes importants et persistants de financement dans les pays en situation particulière et du peu de temps qu'il reste pour atteindre les objectifs de développement durable, il convient de trouver des synergies entre les initiatives de coopération régionale, l'urgence de la lutte contre les changements climatiques devant être placée au cœur de ces efforts. Par exemple, les initiatives de numérisation déployées dans le cadre de l'initiative de l'Autoroute Asie-Pacifique de l'information peuvent permettre de réduire les coûts globaux du développement des infrastructures des technologies de l'information et de la communication (TIC) grâce au codéploiement des TIC et des infrastructures de transport ou à d'autres bonnes pratiques. Les réseaux de transport et les couloirs énergétiques peuvent être exploités pour contribuer aux efforts mondiaux, régionaux et sous-régionaux de décarbonisation, les secteurs de l'énergie et des transports représentant ensemble plus de deux tiers des émissions totales de dioxyde de carbone.

6. Dans le même temps, les mesures prises au niveau national doivent être synchronisées avec les mesures et les initiatives de coopération régionale et en tirer parti. À cet égard, il est urgent d'élaborer des stratégies et des politiques de développement cohérentes qui se renforcent mutuellement en matière de connectivité nationale et qui intègrent les trois grands secteurs : les transports, l'énergie et les TIC. Des réformes stratégiques et institutionnelles sont nécessaires pour rationaliser les rôles et les responsabilités des multiples organismes nationaux travaillant sur la connectivité. Parallèlement, tout en saisissant toutes les occasions de numériser la construction et l'exploitation des infrastructures de connectivité et de fournir les services associés en aval, les États doivent se pencher sur la décarbonisation des opérations de transport et l'augmentation de la production d'énergie renouvelable.

7. Le rapport de 2023 sur le développement des pays de l'Asie et du Pacifique ayant des besoins particuliers : renforcer la coopération régionale pour une connectivité ininterrompue et durable se concentre sur le rôle de la connectivité du transport, de l'énergie et du numérique comme catalyseur du développement durable dans les pays en situation particulière. On y trouve des exemples de la manière dont la coopération régionale en matière de connectivité ininterrompue et durable peut faciliter la transformation à long terme vers un avenir à zéro émission nette de carbone. Cela est d'autant plus important que la mi-parcours de la mise en œuvre du Programme de développement durable à l'horizon 2030 a été atteinte.

II. Promouvoir une connectivité ininterrompue et durable : défis, possibilités et priorités

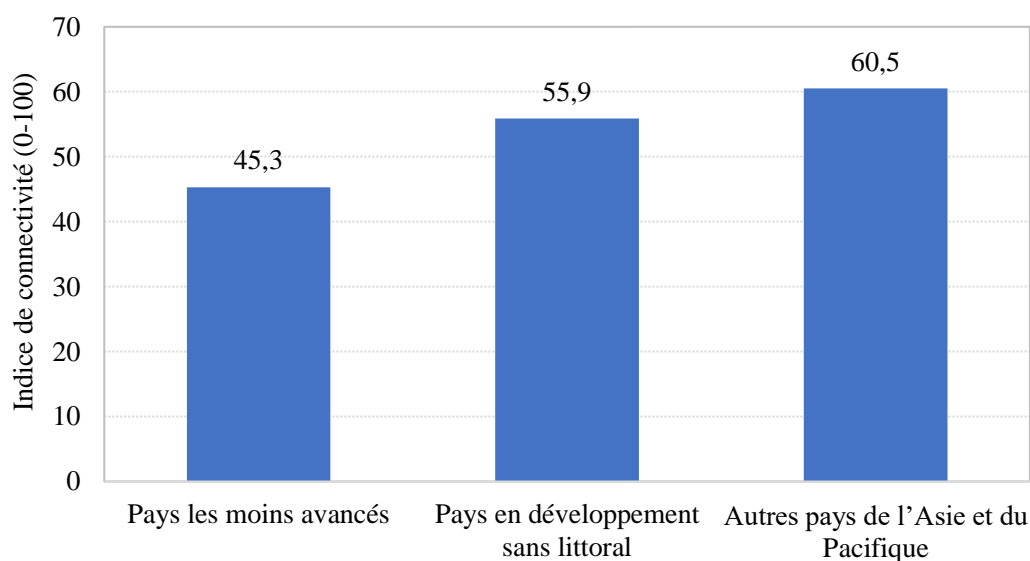
A. Connectivité des transports

8. La connectivité ininterrompue des transports dans la région ne peut être assurée sans combler les lacunes de longue date en matière de connectivité vers les pays en situation particulière et en leur sein. Ces pays ont les niveaux les plus bas de connectivité des transports dans la région et certains d'entre eux figurent parmi les pays les moins desservis au monde. Par exemple, un indice de connectivité mis au point par le Forum international des transports met en évidence les écarts de connectivité persistants entre les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et le reste de la région (voir figure I)¹. En matière de connectivité maritime, la même situation prévaut pour les petits États insulaires en développement, dont trois sont également des pays les moins avancés, par rapport aux autres pays de la région (voir figure II).

Figure I

Niveau de connectivité des transports dans les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les autres pays de l'Asie et du Pacifique (2021)

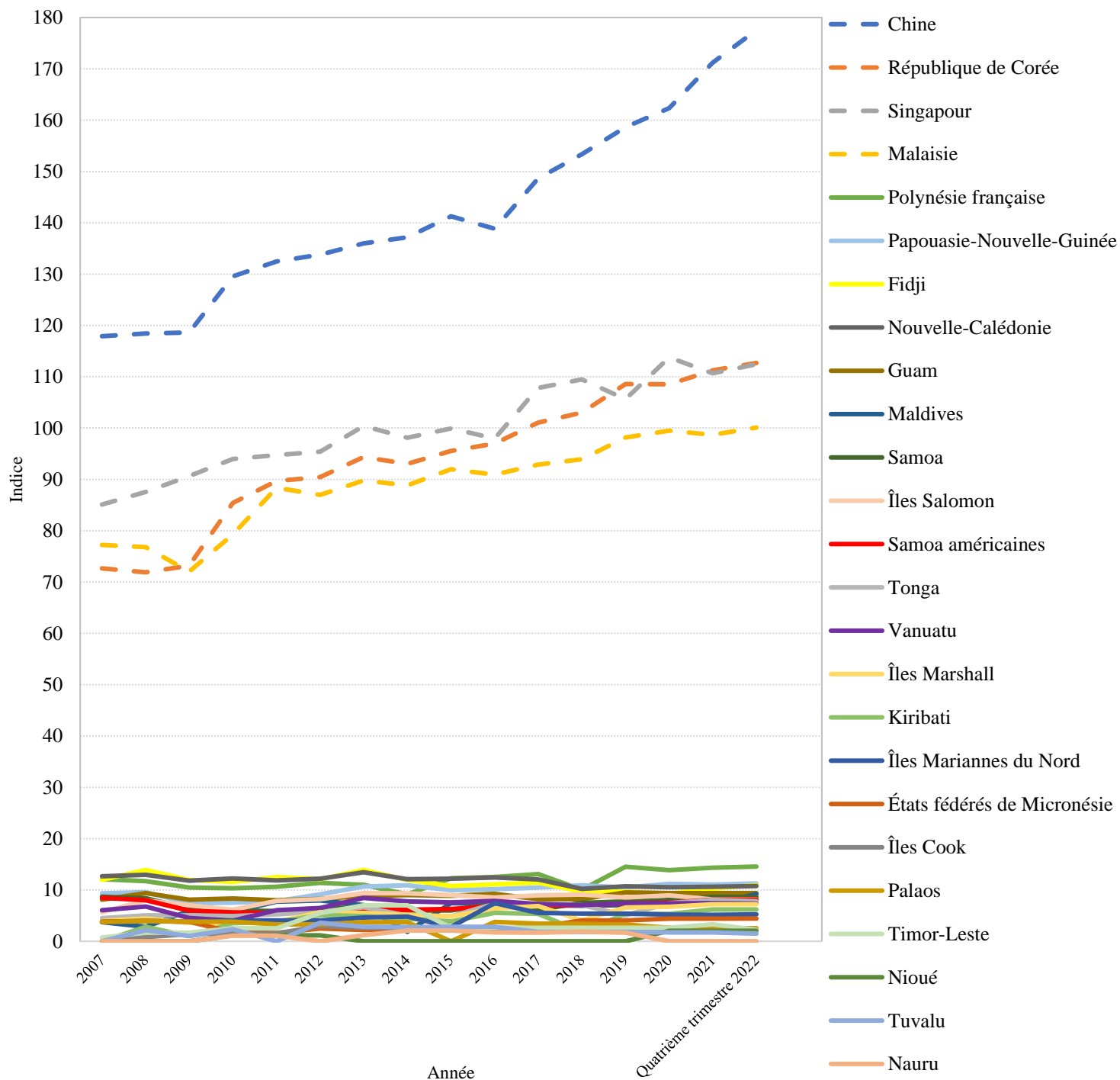
(Score moyen du groupe sur un indice mondial de connectivité allant de 0 à 100)



Source : Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique, d'après les calculs du Forum international des transports sur la base des données disponibles les plus récentes.

¹ Forum international des transports, « Enhancing connectivity and freight in Central Asia », document d'orientation du Forum international des transports, n° 71 (Paris, Éditions de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), 2019), pp. 44-65.

Figure II
Niveau de connectivité maritime de certains membres et membres associés de l'Asie et du Pacifique
 (Selon l'indice de connectivité des transports maritimes réguliers)



Source : Étude sur les transports maritimes 2021 (publication des Nations Unies, 2021).

Note : les lignes continues correspondent aux petits États insulaires en développement, ainsi qu'aux Îles Cook et à la Polynésie française, et les lignes pointillées aux autres États sélectionnés dans la région.

9. La connectivité des transports est essentielle pour réduire la dépendance à l'égard de l'exportation de produits primaires et pour développer des activités manufacturières à plus forte valeur ajoutée dans de nombreux pays les moins avancés et pays en développement sans littoral de la région. L'amélioration des conditions de transit et l'accès direct aux installations portuaires peuvent rendre leurs industries domestiques plus viables et leurs

exportations plus compétitives. Toutefois, l'absence de connectivité ininterrompue et efficace en matière de transport de transit explique en grande partie leur faible participation au commerce transrégional ou sous-régional au-delà d'un ou deux grands marchés ou pays situés le long de leurs frontières.

10. Les facteurs systémiques qui limitent l'amélioration de la connectivité des transports dans la plupart des pays en situation particulière sont notamment les suivants : le déséquilibre de la répartition modale des activités de transport, le transport routier occupant une position dominante dans le transport de marchandises aux niveaux national et international ; un manque persistant d'infrastructures de qualité se manifestant par des liaisons manquantes et des infrastructures routières et ferroviaires de mauvaise qualité ; des lacunes en matière de connectivité opérationnelle et procédurale résultant d'un manque d'harmonisation, de facilitation et de numérisation des procédures de transport international ; un potentiel de transit largement sous-exploité. Le manque de coopération en matière d'interopérabilité et de liaisons et de couloirs de transport réguliers entre les sous-régions est un autre obstacle à la connectivité ininterrompue.

11. Dans les petits États insulaires en développement de la région, l'éloignement physique, la taille réduite de la population, l'étroitesse de la base économique, la grande vulnérabilité aux chocs extérieurs et la dépendance à l'égard des importations pour la plupart des marchandises ont souvent eu pour conséquences des coûts de transport élevés, de faibles volumes d'échanges avec un déséquilibre important entre les importations et les exportations, l'utilisation de petits navires polyvalents, une qualité très variable des installations portuaires et des monopoles naturels pour la plupart des services portuaires. L'insuffisance de l'offre de services de transport dans ces États contribue également à des frais de transport plus élevés que les distances ne le justifieraient.

12. La pandémie de COVID-19, la crise en Ukraine et la crise des changements climatiques ont aggravé les problèmes auxquels font face les pays en situation particulière. Pendant la pandémie, le manque de coordination des réponses politiques a fait augmenter les coûts et les retards de la connectivité du transport de marchandises. Au début de l'année 2021, les frais de transport des volumes de fret entre l'Asie et l'Europe ont augmenté de façon spectaculaire, alors que le prix des services de fret ferroviaire n'a pas changé. Les petits États insulaires en développement ont été particulièrement touchés. Les délais d'expédition se sont également allongés, entraînant d'importantes perturbations dans les échanges entre l'Asie, l'Europe et le Moyen-Orient.

13. La crise en Ukraine a encore plus affecté le commerce et le transport, en particulier dans les pays en développement sans littoral d'Asie du Nord et d'Asie centrale. Les restrictions imposées à l'utilisation de l'espace terrestre et aérien ont déplacé le transport de marchandises entre l'Asie et l'Europe vers d'autres itinéraires, comme l'Itinéraire de transport international transcaspéen, aussi connu sous le nom de couloir médian, qui est un itinéraire de fret terrestre et maritime entre l'Europe et la Chine. Les itinéraires alternatifs pourraient permettre aux pays en développement sans littoral d'accroître leurs exportations de produits de base, tels que le pétrole, les métaux, les engrais et les produits agricoles.

14. La lutte contre les changements climatiques est un défi significatif pour la connectivité des transports dans les pays en situation particulière, soulignant l'urgence d'avancer vers un avenir à faible émission de carbone. La connectivité maritime dans les petits États insulaires en développement est fortement menacée par la fréquence des phénomènes climatiques défavorables

car les catastrophes d'origine climatique endommagent les infrastructures portuaires, font augmenter les coûts d'entretien, entravent les opérations portuaires et créent des conditions de travail plus dangereuses. L'érosion du littoral causée par l'élévation du niveau de la mer et l'accroissement des niveaux de sédimentation dans les ports ont un impact négatif sur les voies maritimes. Les cyclones, qui sont de plus en plus fréquents, ont mis les ports en grand danger. Les pays les moins avancés et les pays en développement sans littoral de la région, où la qualité des infrastructures de transport terrestre n'est pas encore optimale, sont également très vulnérables aux changements climatiques car ces derniers affectent les réseaux de transport vitaux. Par exemple, l'exposition constante à la hausse des températures entraîne la détérioration progressive des revêtements routiers, des joints de ponts et des voies ferrées, tandis que les crues soudaines et les glissements de terrain peuvent provoquer des destructions inattendues qui affectent tous les modes de transport.

15. Il est urgent d'intégrer la résilience climatique dans la planification des infrastructures de transport et la création d'actifs. Dans de nombreux pays les moins avancés et petits États insulaires en développement de la région, le processus d'intégration a été entravé par des contraintes de capacité, un manque de ressources et un accès inadéquat à la technologie. Une étude de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique sur la construction d'infrastructures de transport résistantes au climat souligne qu'il est nécessaire d'adopter une approche en plusieurs étapes, comprenant l'évaluation des vulnérabilités climatiques sectorielles, la recherche des actifs de transport prioritaires à haut risque, les investissements pour améliorer la résilience et la coopération technique au niveau régional².

16. L'amélioration de la connectivité des transports dans les pays en situation particulière doit aller de pair avec la prise en compte des risques et des effets du climat. Alors qu'une forte augmentation des émissions de gaz à effet de serre est prévue si la tendance se poursuit, la mise en œuvre de politiques ambitieuses de décarbonisation pourrait entraîner des changements considérables dans le secteur des transports³.

17. Les trois crises ont créé des occasions de développer un secteur du fret plus durable et de renforcer la coopération avec les pays en situation particulière et entre les sous-régions de l'Asie et du Pacifique. Par exemple, des connexions alternatives et des couloirs économiques peuvent être mis en place pour accroître la résilience des liaisons de transport et de commerce existantes ; les exportations peuvent être stimulées grâce à des changements dans la structure des biens échangés ; d'autres couloirs de transport internationaux, en particulier pour les pays en développement sans littoral d'Asie du Nord et d'Asie centrale, peuvent être instaurés ; de nouvelles liaisons de transport et de commerce peuvent être créées sur la base des besoins des pays en situation particulière plutôt que des liens historiques ; les solutions multimodales peuvent être encouragées.

² Olga Chepeliaskaia et Madhurima Sarkar-Swaisgood, « A climate resilient transport sector in the Kazakhstan Action Plan and Policy Recommendations Framework », Division des technologies de l'information et de la communication et de la réduction des risques de catastrophe, série de documents de travail de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) (Bangkok, CESAP, 2022).

³ Forum international des transports, « ITF South and Southwest Asia transport outlook », document d'orientation du Forum international des transports, n° 104 (Paris, Éditions de l'OCDE, 2022) ; Forum international des transports, « ITF North and Central Asia transport outlook », document d'orientation du Forum international des transports, n° 105 (Paris, Éditions de l'OCDE, 2022).

18. Pendant la pandémie, de nombreux pays les moins avancés et pays en développement sans littoral ont adopté des mesures visant à numériser les opérations de transport, notamment pour simplifier les procédures douanières et les processus de dédouanement des marchandises afin d'accéder rapidement aux fournitures médicales d'urgence et aux autres fournitures essentielles. La poursuite du processus et les avancées en matière de facilitation et de numérisation pourraient accélérer la mise en place d'une connectivité de transport ininterrompue et durable dans ces pays. Toutefois, les petits États insulaires en développement sont restés à la traîne en raison de la faible proportion de systèmes d'information et d'exploitation numérisés. L'amélioration des procédures transfrontières, l'accroissement de l'interopérabilité et la numérisation offrent un potentiel énorme de réduire davantage les frais de transport et d'augmenter les volumes des échanges dans les pays en situation particulière.

19. En promouvant la connectivité des transports, les autorités nationales pourraient revoir leurs stratégies de renforcement du développement des couloirs de transport internationaux. Elles pourraient mettre l'accent sur les compétences en matière de gestion des couloirs, en particulier les compétences institutionnelles, techniques et numériques, afin d'améliorer l'échange continu de données et l'interopérabilité électronique le long des couloirs de transport. Une politique tarifaire coordonnée pourrait être mise en place pour améliorer l'efficacité des passages aux frontières. Les pays pourraient également renforcer la coordination entre les agences nationales afin d'établir des liens plus étroits entre les solutions de transport multimodal.

B. Connectivité énergétique

20. La connectivité énergétique rend possible le développement durable et peut aider les États à lutter contre les effets des changements climatiques. L'amélioration de la connectivité peut soutenir la croissance économique, élargir l'accès aux ressources énergétiques modernes et accroître l'utilisation des énergies renouvelables grâce au commerce transfrontière de l'énergie. Les ressources énergétiques renouvelables de la région, telles que l'énergie solaire, l'énergie éolienne et l'hydroélectricité, sont devenues les options les plus rentables pour produire de l'électricité dans la région. Le renforcement de la connectivité énergétique internationale pourrait également réduire les coûts de la transition énergétique en diversifiant les ressources énergétiques des pays et en équilibrant les différences de prix lors des pics de demande entre les pays.

21. Malgré ces avantages potentiels évidents, les pays de l'Asie et du Pacifique en situation particulière font face à plusieurs contraintes qui les empêchent de mettre en place des systèmes électriques et d'établir une plus grande connectivité énergétique. Les principales difficultés sont les suivantes : la complexité et les nombreuses dimensions des systèmes sociotechniques des réseaux électriques ; les défis techniques et économiques liés à l'implantation géographique ; les insuffisances de la gestion du réseau électrique national ; le manque de planification et de coordination entre les différents organismes ; les goulets d'étranglement réglementaires et administratifs complexes qui limitent les investissements du secteur privé.

22. Plusieurs initiatives visant à améliorer la connectivité électrique sont déjà en cours afin de relever ces défis et d'exploiter le potentiel énergétique de la région. La plupart des pays les moins avancés et des pays en développement sans littoral de la région participent à des initiatives de connectivité des réseaux électriques. Néanmoins, les progrès globaux ont été modestes, la plupart des initiatives ne passant pas du stade de l'étude à celui de la mise en œuvre.

23. L'harmonisation des procédures opérationnelles est essentielle pour atténuer les inquiétudes politiques, économiques et de sécurité nationale lors de la connexion transfrontière des réseaux électriques. L'un des moyens d'harmoniser les procédures opérationnelles consiste à adopter des codes et des normes techniques relatifs au réseau compatibles par-delà les frontières et favorisant directement l'intégration des sources d'énergie renouvelables dont la production est variable.

24. L'harmonisation des procédures de planification pose un autre problème à la connexion transfrontière des réseaux électriques et à l'adaptation à une nouvelle combinaison de capacités de production et de transport d'électricité. Les pays adoptent des approches différentes pour transformer leurs systèmes énergétiques, en fonction de leur contexte institutionnel et politique. Une approche efficace consisterait à utiliser des logiciels intégrés, basés sur la modélisation, qui fournissent des moyens optimaux d'évaluer le coût total des systèmes énergétiques. Elle pourrait créer la base d'une collaboration à long terme, synergique et multilatérale.

25. Pour tirer parti des avantages de la connectivité énergétique, il est nécessaire de passer d'accords bilatéraux d'achat d'électricité rigides à un commerce réactif aux conditions d'exploitation d'un réseau. La flexibilité des échanges n'est possible que lorsqu'un cadre réglementaire harmonisé est en place au niveau sous-régional. Cela nécessite toutefois une coopération entre les organismes nationaux de régulation.

26. Les possibilités de facilitation des investissements dans les infrastructures et les réseaux d'électricité transfrontières sont également considérables grâce à l'harmonisation des procédures financières. En effet, il n'est possible de parvenir au niveau d'investissement dans les énergies renouvelables requis pour parvenir à des émissions nettes nulles d'ici à 2050 que si les investissements dans le transport et la distribution de l'électricité sont accrus.

27. Dans les pays en situation particulière, la plupart des réseaux sont financés par des entités publiques, ce qui empêche souvent les investissements publics en dehors de l'infrastructure du réseau. Il est possible de surmonter les obstacles à l'augmentation de l'approvisionnement en électricité en encourageant la participation du secteur privé aux réseaux électriques, comme l'ont fait l'Australie, l'Inde et les Philippines. Malgré ces investissements, il reste encore beaucoup à faire pour faire progresser les modèles financiers qui reflètent la nature multilatérale et potentiellement bidirectionnelle des échanges transfrontières d'électricité, qui varient en fonction du temps et de l'équilibre du réseau.

28. Il existe également une occasion exceptionnelle d'améliorer la capacité institutionnelle afin d'harmoniser les procédures s'appliquant aux opérations, à la planification, aux réglementations et au financement. Cependant, l'harmonisation et la réforme sociotechniques exigent un niveau considérable de compétences professionnelles au niveau individuel. La coopération avec des associations professionnelles internationales telles que l'Institute of Electrical and Electronics Engineers, Inc. et l'International Council on Large Electric Systems pourrait contribuer à renforcer cette capacité.

29. Les petits États insulaires en développement de l'Asie et du Pacifique ne seraient peut-être pas en mesure d'effectuer des échanges transfrontières d'électricité via l'interconnexion des réseaux. La collaboration et l'harmonisation réglementaire restent néanmoins importantes pour accroître la

transparence et réduire les coûts d'investissement en permettant à des chaînes d'approvisionnement communes de desservir ces États.

30. Au niveau national, les organismes de régulation doivent veiller à ce que la connectivité des réseaux électriques régionaux profite aux consommateurs. Pour remplir ce rôle, ils doivent être autorisés à agir et disposer de ressources techniques, financières et humaines suffisantes pour pouvoir collaborer au niveau international et il doit exister un processus d'élaboration de la réglementation clairement défini au niveau national ou régional.

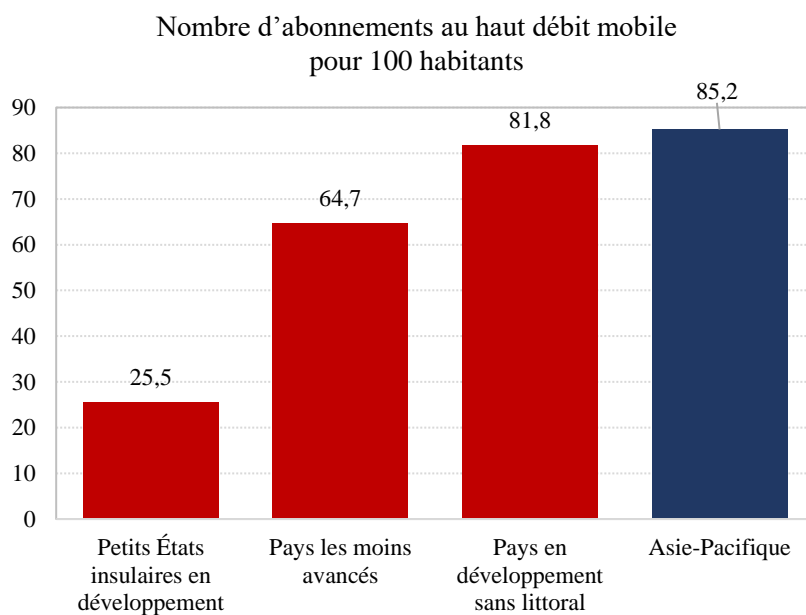
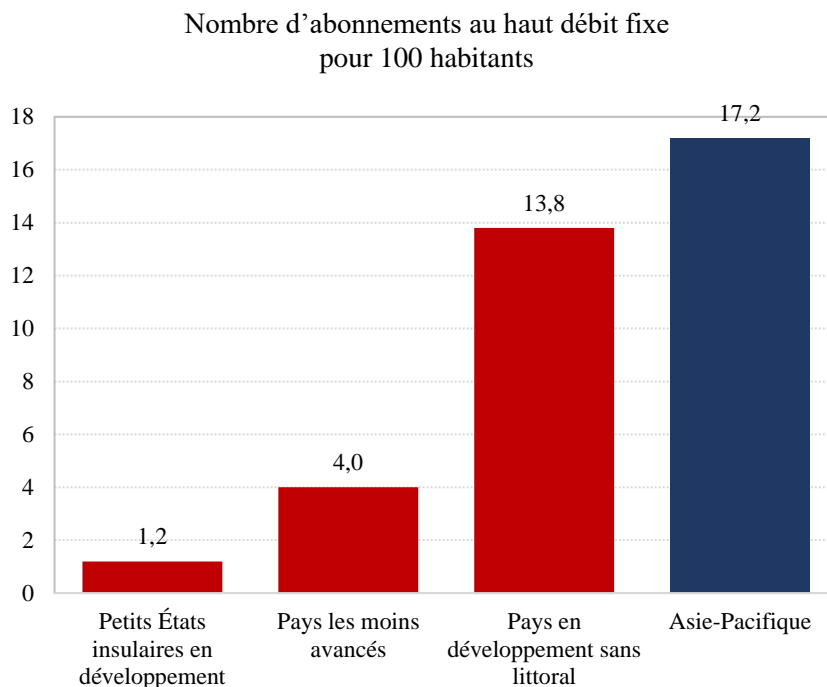
31. Pour continuer à promouvoir la connectivité énergétique, des mesures sont nécessaires au niveau national pour réduire les coûts énergétiques et diversifier les sources d'énergie. À cet égard, des mesures nationales intégrées sont nécessaires pour tirer parti des possibilités offertes par les ressources énergétiques renouvelables en supprimant les obstacles réglementaires et en encourageant une plus grande participation du secteur privé. Une action au niveau national est également nécessaire pour améliorer l'accès aux sources d'énergie régionales et sous-régionales, réduisant ainsi le besoin de capacités nationales de production d'électricité et facilitant la transition vers des énergies propres dans les pays importateurs. Des efforts nationaux et régionaux sont également essentiels pour accroître les investissements dans le renforcement des capacités humaines et institutionnelles afin d'harmoniser les procédures s'appliquant aux opérations, à la planification, aux réglementations et au financement. La collaboration entre les organismes nationaux de régulation est nécessaire pour que ces efforts d'harmonisation soient couronnés de succès.

C. Desserte numérique

32. L'accès à Internet est essentiel pour réaliser les objectifs de développement durable et garantir à chacun un avenir meilleur. Pourtant, la région Asie-Pacifique présente un bilan mitigé en ce qui concerne l'accès à Internet à large bande fixe et mobile (voir figure III) : les taux d'accès dans les pays en situation particulière sont inférieurs à la moyenne régionale et les petits États insulaires en développement sont les plus à la traîne. Cette fracture numérique a empêché les pays en situation particulière d'exploiter pleinement les nouvelles possibilités socioéconomiques offertes par les dernières innovations des technologies numériques.

33. Les caractéristiques géographiques des pays en situation particulière posent de grandes difficultés à la promotion de la connectivité numérique. Dans les pays les moins avancés, la dispersion de communautés rurales sur une vaste zone géographique empêche le déploiement d'infrastructures numériques plus coûteuses. Cela contribue à l'écart important dans l'utilisation des services mobiles entre les zones urbaines et rurales. Dans les pays en développement sans littoral où la densité de population est faible et le terrain montagneux, la pose de câbles à fibres optiques peut être économiquement non viable, tandis que dans les petits États insulaires en développement, l'accès au haut débit reste particulièrement faible, coûteux et peu fiable en raison de l'éloignement géographique et de la dispersion des populations, du manque de ressources et de la forte vulnérabilité aux catastrophes naturelles.

Figure III
Nombre d'abonnements au haut débit fixe et mobile pour 100 habitants en Asie et dans le Pacifique (2021)
 (Moyenne du groupe pondérée par la population)



Source : Union internationale des télécommunications, base de données sur les indicateurs des télécommunications/TIC dans le monde, 26^e édition. Disponible à l'adresse suivante : www.itu.int/pub/D-IND-WTID.OL-2022 (page consultée le 20 octobre 2022).

Remarques : les données sont celles de 2021 ou de la dernière année disponible. Les barres rouges indiquent les pays en situation particulière en Asie et dans le Pacifique, tandis que les barres bleues indiquent la moyenne de la région.

34. Dans les pays en situation particulière, le haut débit mobile est généralement trois fois plus cher que la moyenne régionale et les données fixes à large bande restent particulièrement onéreuses. Le prix prohibitif d'Internet

à haut débit s'explique en partie par une infrastructure numérique sous-développée, tandis qu'un autre problème majeur est la concurrence limitée sur les marchés des télécommunications, qui favorise moins les innovations numériques et l'adoption de ces outils. Toutefois, l'accès aux services à large bande est plus abordable dans plusieurs pays en développement sans littoral d'Asie du Nord et d'Asie centrale, en partie grâce à des programmes financés par des fonds publics tels que « Digital Kazakhstan », un programme d'infrastructure numérique axé sur la connexion des personnes vivant dans les zones rurales.

35. L'absence de politiques et de cadres d'investissement privé viables dans les pays en situation particulière a abouti à la domination du marché par les entreprises publiques, ce qui maintient le coût des services numériques à un niveau élevé et entrave les progrès à long terme de la desserte numérique. L'insuffisance de l'alphabétisation numérique pose un autre défi à l'extension de la desserte numérique, en particulier dans les zones reculées et parmi les groupes vulnérables.

36. Pour résoudre ces problèmes et promouvoir une desserte numérique abordable et résiliente, la diversité géographique du routage du trafic Internet, accompagnée d'une combinaison de différentes modalités, y compris la connectivité fixe, mobile et spatiale, est essentielle pour réduire le risque de perturbations désastreuses des réseaux Internet. La diversité géographique du routage du trafic Internet est indispensable pour réduire le risque qu'une catastrophe perturbe le réseau, tandis que l'existence de différentes modalités peut garantir la continuité des services en cas de défaillance d'un ou de plusieurs systèmes.

37. Les pays en situation particulière disposent de plusieurs options pour améliorer la connectivité à Internet. Par exemple, les câbles sous-marins fiables de surveillance scientifique et de télécommunication permettent d'assurer le trafic Internet et de surveiller les catastrophes climatiques et naturelles à l'aide de capteurs placés dans les répéteurs des câbles. Ils peuvent servir à créer un réseau mondial durable de câbles sous-marins afin d'appuyer l'observation du climat et des océans, la surveillance du niveau de la mer et les systèmes d'alerte rapide en cas de tsunamis et de tremblements de terre. Plusieurs pays et territoires en situation particulière, notamment Vanuatu et la Nouvelle-Calédonie, envisagent actuellement d'adopter ce type de câble sous-marin.

38. Les satellites en orbite terrestre basse offrent une autre option permettant de créer une connectivité à Internet plus abordable et plus résiliente. Plusieurs entreprises technologiques internationales fournissent de tels services par satellite, qui ont une couverture plus large, une latence plus faible et des coûts d'installation inférieurs à ceux des satellites stationnaires. Il est important de noter que ces systèmes ont prouvé leur capacité à fournir une connectivité à Internet fiable après une catastrophe.

39. Il est possible d'optimiser les synergies de la connectivité du transport, de l'énergie et des TIC. L'un des domaines clés est le codéploiement de câbles à fibres optiques et d'infrastructures critiques. L'installation de câbles le long des autoroutes ou des routes permet aux opérateurs de télécommunications d'étendre le réseau dorsal et donne aux opérateurs de transport un accès direct au haut débit dont ils ont besoin pour gérer leurs systèmes. Par exemple, le codéploiement de câbles à fibres optiques et d'infrastructures essentielles au Myanmar a permis de réduire de plus de moitié le coût de l'infrastructure à large bande par rapport à la séparation des infrastructures de télécommunications et de transport. L'installation de câbles à fibres optiques

le long des lignes électriques offre une autre occasion de réduire les coûts et d'améliorer la maintenance. En 2003, par exemple, Bhutan Telecom Limited et Bhutan Power Corporation ont codéployé les premiers câbles à fibres optiques dans le pays sur les lignes électriques et ont depuis connecté tous les districts du pays avec des câbles optiques terrestres.

40. Pour promouvoir la connectivité numérique, une action est nécessaire au niveau national pour financer des investissements novateurs et trouver des moyens efficaces d'exécuter les projets infrastructurels dans les délais impartis. Les pistes de réflexion incluent le codéploiement de câbles à fibres optiques le long des routes et des autoroutes afin de réduire les coûts, l'exploitation de partenariats public-privé novateurs pour le cofinancement de grands projets d'infrastructures numériques, la mise en place de câbles à fibres optiques fiables de surveillance scientifique et de télécommunication afin de renforcer la résilience face aux catastrophes climatiques et naturelles et l'amélioration de la redondance de la connectivité à Internet grâce aux technologies satellitaires en orbite terrestre basse. Qui plus est, les gouvernements et les autres parties prenantes doivent collaborer et renforcer la gestion efficace et rentable du réseau Internet par la création de points d'échange Internet.

41. Les interventions au niveau national sur les politiques et les cadres numériques sont essentielles pour promouvoir les plans nationaux sur le haut débit et renforcer les capacités numériques et la maîtrise des technologies et des applications numériques. La démocratisation du haut débit et les innovations technologiques numériques offrent d'énormes possibilités qui ne peuvent pas être exploitées si les compétences numériques des personnes ne suivent pas le rythme de diffusion des innovations. La gestion et l'utilisation sûres d'une infrastructure de données numériques résiliente sont des conditions préalables essentielles à une société numérique sûre et inclusive.

III. Rôle de la coopération régionale

42. Les mesures au niveau national et les cadres de coopération régionale doivent aller de pair pour mettre en place une connectivité ininterrompue et durable. Les recommandations émanant des cadres et accords de coopération régionale doivent être suivies d'une action au niveau national pour être efficaces. Dans le même temps, la plupart des mesures nationales visant à promouvoir le transport, l'énergie et la connectivité des TIC ne peuvent être mises en œuvre sans des mesures de coopération régionale solides et efficaces et sans le soutien de la communauté internationale.

43. Pour renforcer la coopération régionale en faveur d'une connectivité ininterrompue et durable, diverses mesures, initiatives et cadres de coopération régionale intergouvernementale doivent être adoptés rapidement pour résoudre les difficultés opérationnelles et améliorer la qualité de la connectivité. Plusieurs secteurs de la coopération régionale sont examinés dans le rapport de 2023 sur le développement des pays de l'Asie et du Pacifique ayant des besoins particuliers : renforcer la coopération régionale pour une connectivité ininterrompue et durable et peuvent être classés dans les quatre grands domaines énumérés ci-dessous.

A. Donner la priorité au développement de couloirs de transport qui favorisent également la décarbonisation et la résilience

44. Les effets plus larges des couloirs de transport multimodaux sur le développement ont fait l'objet d'une plus grande attention ces dernières années et sont désormais un impératif dans la mise au point, la modernisation et

l'exploitation des infrastructures. Parmi les différents modes de transport, le rail présente un grand potentiel à cet égard, en particulier pour les pays les moins avancés et les pays en développement sans littoral de la région qui se trouvent le long du couloir de transport non traditionnel entre la Chine et l'Europe. Les couloirs de transport multimodal qui incluent le transport ferroviaire peuvent fournir des liaisons longue distance compétitives si les retards aux frontières sont réduits et si l'interopérabilité transfrontière technique et numérique est assurée. Ils peuvent également contribuer à la décarbonisation des chaînes d'approvisionnement régionales compte tenu des faibles émissions générées par le transport ferroviaire.

45. Dans les petits États insulaires en développement, des engagements comme la Déclaration de Clydebank pour les couloirs de navigation verts, qui vise à établir des couloirs de navigation verts et a été lancée lors de la vingt-sixième session de la Conférence des Parties à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques, pourraient stimuler la connectivité maritime, car ils peuvent faciliter un développement portuaire résilient et durable. Les couloirs maritimes verts sont des axes maritimes sur lesquels les navires utilisent des carburants à faibles émissions ou à émissions nulles et emploient les technologies les plus récentes afin de réduire à zéro les émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2050.

B. Faciliter la disponibilité et l'utilisation des nouvelles technologies et des solutions intelligentes en matière de technologies de l'information et de la communication pour la surveillance du climat et des catastrophes et le relèvement

46. L'utilisation de nouvelles technologies, de données géospatiales et de solutions intelligentes peut renforcer la résilience des pays en situation particulière, tout comme elle peut améliorer les capacités des pays dans le cadre de la surveillance du climat et des catastrophes et du relèvement. Parmi les options prometteuses pour ces pays, on peut citer la mise en place de câbles à fibres optiques fiables de surveillance scientifique et de télécommunication ; l'amélioration de la redondance d'Internet grâce aux satellites à orbite terrestre basse, en particulier pendant et après les catastrophes naturelles ; la promotion d'une connectivité à Internet abordable, efficace et de qualité grâce aux points d'échange Internet. Le financement et l'assistance technique qui permettent l'accès à ces nouvelles technologies sont d'une importance capitale. De même, le passage au numérique des ports peut permettre une connectivité maritime résiliente et durable pour les petits États insulaires en développement.

C. Harmoniser les procédures d'exploitation, de planification, de réglementation et de financement afin d'améliorer la connectivité en matière d'énergie et de transport

47. Il est urgent de renforcer la coopération régionale afin de garantir l'interopérabilité des projets de connectivité. Les infrastructures et les procédures techniques le long des couloirs de transport internationaux doivent être harmonisées afin de réduire les coûts et de promouvoir la circulation transfrontière fluide des marchandises, des véhicules de transport et des personnes. À cet égard, il est urgent de mettre en place l'interopérabilité électronique (qui permet d'assurer l'utilisation de solutions d'échange numérique et électronique compatibles et l'envoi continu d'informations électroniques entre différents systèmes d'information) dans les opérations de transport international, ce qui nécessite une forte coopération régionale et internationale.

48. Pour faire progresser la connectivité énergétique, il est nécessaire d'élaborer une vision commune du réseau électrique régional ou sous-régional et un mécanisme institutionnel pour mettre en œuvre des accords commerciaux multilatéraux transfrontières. Par ailleurs, les initiatives de connectivité énergétique en faveur des pays en situation particulière doivent passer du stade de l'étude à celui de la mise en œuvre grâce à la création de plans de développement et de feuilles de route crédibles qui garantiraient l'élaboration de réglementations et de procédures harmonisées.

D. Tirer parti des synergies entre le transport, l'énergie et les technologies de l'information et de la communication grâce au codéploiement et à la gestion

49. La connectivité doit être placée dans le contexte plus large des questions transversales communes à la connectivité du transport, de l'énergie et des TIC. Les progrès réalisés dans les secteurs du transport et du numérique ont par exemple de profondes répercussions sur le secteur de l'énergie, notamment l'intégration, grâce aux TIC, d'énergies renouvelables dont la production est plus variable et de ressources liées à la demande, ainsi que l'augmentation de la demande d'électricité résultant de l'électrification des transports. La clef permettant de libérer le potentiel de chacun de ces secteurs est une approche plus intégrée de la planification du transport, de l'énergie et des TIC.

50. Dans la région, les avantages potentiels de la convergence des infrastructures électriques et numériques sont particulièrement importants pour les petits États insulaires en développement dans le contexte du développement des ressources énergétiques renouvelables locales. L'augmentation des taux de pénétration des énergies renouvelables intermittentes nécessite des systèmes de mesure, d'exploitation et de contrôle en temps réel basés sur les TIC. L'intégration des ressources énergétiques décentralisées permet de mettre en place des systèmes électriques distribués et hautement connectés, avec des échanges de données importants et des solutions numériques.

51. Les innovations dans le domaine du transport ont également un grand potentiel pour accélérer la connectivité des systèmes électriques. L'accès aux transports est une condition préalable à l'expansion du système électrique, car la mise en place de nouvelles lignes de transport et de distribution d'électricité est souvent directement liée aux réseaux routiers. L'électrification des transports est le principal facteur de croissance de la demande d'électricité. L'adoption de véhicules électriques et de solutions de micromobilité entraînerait une augmentation de la demande d'énergie dans les foyers. À l'avenir, l'expansion des infrastructures de transport et d'énergie devrait se faire au même rythme. Toutefois, la conception, la planification et l'exploitation coordonnées des réseaux de transport et d'électricité restent des possibilités largement inexploitées.

IV. Questions portées à l'attention de la Commission

52. Un examen plus détaillé des défis, des possibilités et des recommandations mentionnés ci-dessus figure dans le rapport de 2023 sur le développement des pays de l'Asie et du Pacifique ayant des besoins particuliers : renforcer la coopération régionale pour une connectivité ininterrompue et durable, qui sera publié sur le site Web de la Commission avant la soixante-dix-neuvième session de la Commission.

53. La Commission est invitée à examiner les priorités ainsi que les besoins en termes de coopération mis en évidence dans le présent document et à fournir

au secrétariat des orientations sur les éléments qui devraient être approfondis. Ces orientations détermineraient les prochains travaux d'analyse du secrétariat et contribueraient à leur planification et à la formulation de projets de coopération technique et d'aide au renforcement des capacités en faveur des pays les moins avancés, des pays en développement sans littoral et des petits États insulaires en développement.
