

**Conseil économique et social**Distr. générale
4 juillet 2014Français
Original: anglais**Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique****Soixante-dixième session**

Bangkok, 4-8 août 2014 (Phase II)

Point 9 de l'ordre du jour provisoire*

Thème de la soixante-dixième session de la Commission:**« La connectivité régionale pour une prospérité partagée »****La connectivité régionale pour une prospérité partagée****Note du secrétariat*****Résumé*

La réussite économique récente de la région Asie-Pacifique est liée en grande partie au commerce international, aux investissements étrangers directs et à l'émergence des réseaux de production et des chaînes de valeur mondiaux et régionaux. Ces moteurs, quant à eux, ont bénéficié de la libéralisation du commerce, de l'expansion des liaisons de transport et de la diffusion des technologies de l'information et de la communication. Toutefois, la prospérité croissante de la région n'a pas été partagée de manière égale, et des signes évidents témoignent de l'inégalité croissante des revenus entre les pays aussi bien qu'en leur sein. En particulier, les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement n'ont toujours pas bénéficié pleinement des nouvelles possibilités offertes par le renforcement de la connectivité.

Le moment était donc venu pour la Commission de choisir comme thème de sa soixante-dixième session « La connectivité régionale pour une prospérité partagée ». Le présent document contient une discussion sur le rôle joué par la connectivité dans la croissance économique récente de la région et sur l'identification des nouveaux moteurs de croissance qui façonneront le développement social et économique à l'avenir. Un ensemble de stratégies régionales est ensuite présenté, dont l'objectif est de renforcer la connectivité dans quatre domaines essentiels: le commerce et les transports; les technologies de l'information et de la communication; l'énergie; et la connectivité interpersonnelle.

Comme les réseaux de la région deviennent de plus en plus intégrés et interdépendants, l'avenir de la connectivité régionale dépendra de la manière dont les pays de la région Asie Pacifique parviendront à travailler en étroite collaboration. Cela nécessitera une coordination institutionnelle plus forte entre les gouvernements, à la fois d'un secteur à l'autre et entre les pays. Une plus grande coopération est également nécessaire pour recueillir et analyser les données pertinentes en matière de connectivité, ainsi que pour recenser les nouvelles sources de financement pour la mise sur pied de réseaux d'infrastructures régionaux. Afin d'améliorer l'efficacité de ces efforts, les gouvernements devraient obtenir l'appui du secteur privé, du monde universitaire et de la société civile.

La Commission souhaitera peut-être débattre des questions soulevées dans le document, en particulier de la manière dont la région pourrait tirer parti de l'extension et du renforcement de la connectivité pour la prospérité partagée de ses États membres. La Commission est également invitée à fournir au secrétariat des orientations sur les prochaines mesures de mise en œuvre des stratégies régionales présentées dans le document.

* E/ESCAP/70/L.1/Rev.1/Add.1.

** La soumission tardive du présent document est liée au retard occasionné par la finalisation de l'étude thématique sur la connectivité régionale pour une prospérité partagée.

Table des matières

	<i>Page</i>
I. Introduction.....	2
II. La connectivité régionale à l'appui de la croissance économique et du développement	3
A. Les principaux moteurs de la réussite économique de la région	3
B. Les nouveaux moteurs de croissance déterminant les modèles de développement à l'avenir.....	5
III. Les stratégies régionales pour le renforcement de la connectivité régionale	8
A. La connectivité du commerce et des transports	9
B. La connectivité des technologies de l'information et de la communication	11
C. La connectivité de l'énergie.....	13
D. La connectivité interpersonnelle.....	15
IV. Le renforcement de la coordination institutionnelle et de la coopération régionale.....	18
A. Le renforcement des réponses institutionnelles à la connectivité régionale	19
B. Les normes statistiques une responsabilisation accrue et une meilleure élaboration des politiques	19
C. Les solutions régionales pour financer les réseaux d'infrastructures régionaux	19
V. Conclusions et recommandations.....	20

I. Introduction

1. Au cours des 50 dernières années, la région Asie-Pacifique a connu une croissance économique sans précédent. Cette croissance, parallèlement à des normes plus élevées en matière d'éducation et de santé, a contribué aux réalisations remarquables de la région dans le domaine de la réduction de la pauvreté: entre 1990 et 2011, la population vivant avec un revenu inférieur à 1,25 dollar par jour est tombée d'environ 1,6 milliard de personnes à moins de 750 millions¹.

2. Toutefois, cela signifie qu'il existe encore des niveaux inacceptables de pauvreté, puisque près des deux tiers des pauvres du monde, si l'on prend comme référence le seuil de pauvreté de 1,25 dollar, vivent actuellement dans la région. De plus, la prospérité croissante de la région n'a pas été partagée de manière égale, et des signes évidents témoignent de l'inégalité croissante des revenus entre les pays aussi bien qu'en leur sein. L'inégalité devient également de plus en plus marquée à d'autres égards, par exemple en termes d'accès aux transports, aux technologies de l'information et de la communication et aux ressources énergétiques.

3. Au cours des dernières années, le concept de « connectivité » a été élargi, et il est entré dans le discours général sur le développement. La

¹ Ces chiffres sont exprimés en termes de parité de pouvoir d'achat pour 2005. *Statistical Yearbook for Asia and the Pacific 2013* (publication des Nations Unies, numéro de vente: E.13.II.F.1), p.109.

CESAP a promu la connectivité en en faisant une partie nécessaire et intégrante de l'intégration régionale, et a recensé un certain nombre de réseaux régionaux clefs au cœur de la connectivité régionale, à savoir le commerce et les transports, les technologies de l'information et de la communication et les infrastructures énergétiques et les réseaux interpersonnels².

4. La connectivité régionale offrira de meilleurs résultats si elle améliore des réseaux régionaux pour faciliter la circulation des biens, des services, des personnes et des connaissances. Avec l'émergence de nouveaux moteurs de la croissance, les types de connectivité nécessaires vont également évoluer. Le moment était donc venu pour la Commission de choisir comme thème de sa soixante-dixième session en 2014 « La connectivité régionale pour une prospérité partagée ». Le document présente un résumé de l'étude thématique de cette année, qui constitue la deuxième partie de l'édition 2014 de l'Étude économique et sociale de l'Asie et du Pacifique.

5. La Commission souhaitera peut-être débattre des questions soulevées dans le document, en particulier de la manière dont la région pourrait tirer profit de l'extension et du renforcement de la connectivité pour la prospérité partagée des États membres. La Commission est également invitée à donner au secrétariat des orientations sur les nouvelles mesures de mise en œuvre des stratégies régionales présentées dans le document.

II. La connectivité régionale à l'appui de la croissance économique et du développement

A. Les principaux moteurs de la réussite économique de la région

6. La croissance économique récente de la région est liée en grande partie au commerce international, aux investissements étrangers directs et à l'émergence de réseaux de production mondiaux et régionaux, ainsi qu'aux chaînes de valeur mondiale. Après la crise financière asiatique de 1997-1998, les pays de la région ont commencé à accorder une attention plus grande aux avantages de l'intégration régionale et se sont mis à négocier activement des accords de commerce ou de partenariat économique plus larges.

7. Les progrès accomplis en matière de libéralisation du commerce ont conduit à des flux d'investissements étrangers directs croissants qui, parallèlement aux changements technologiques enregistrés dans les processus de fabrication et la diffusion des technologies de l'information et de la communication, ont créé des conditions favorables pour les réseaux de production régionaux³. Les économies émergentes, en particulier, ont bénéficié des chaînes de valeur régionales et mondiales: en Chine par exemple, les revenus issus des flux commerciaux au sein des chaînes de valeur mondiales, exprimés en « exportation de la valeur ajoutée nationale », ont été multipliés par six entre 1995 et 2009, et le nombre d'emplois générés

² *Growing Together: Economic Integration for an Inclusive and Sustainable Asia-Pacific Century* (ST/ESCAP/2629) (Bangkok, ESCAP, 2012).

³ Voir, par exemple, N. Kumar, *Regional economic integration, foreign direct investment and efficiency-seeking industrial restructuring in Asia: the case of India*, RIS discussion papers, RIS-DP, n° 123 (New Delhi, RIS, 2007). Disponible à l'adresse: www.eaber.org/sites/default/files/documents/RIS_Kumar_2007_02.pdf.

par l'exportation de cette valeur ajoutée a augmenté de 89 millions en 1995 à 146 millions en 2008⁴.

8. Les modifications intervenues dans la répartition spatiale des réseaux de production régionaux expliquent en partie pourquoi, depuis 2009, le commerce intrarégional augmente plus rapidement que les échanges avec les partenaires commerciaux plus traditionnels de la région en Europe et en Amérique du Nord et aussi pourquoi, en 2012, l'Asie de l'Est et du Nord-Est et l'Asie du Sud-Est ont représenté environ 75 % du commerce intrarégional total. Elles expliquent aussi pourquoi les flux intrarégionaux d'investissements étrangers directs ont considérablement augmenté au cours des 10 dernières années, principalement en provenance des pays de l'Asie de l'Est mais aussi de plus en plus en provenance des pays de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est. Tous ces groupes de pays n'ont pas enregistré le même succès: en 2012, par exemple, la sous-région de l'Asie du Sud et de l'Asie du Sud-Ouest n'a représenté que 13,3 % des exportations et 8,7 % des importations du commerce intrarégional, tandis que la sous-région de l'Asie du Nord et de l'Asie centrale a atteint des pourcentages encore plus faibles, avec 7,2 % et 8,9 % d'exportations et d'importations respectivement⁵.

9. Les différences enregistrées dans les performances commerciales sous-régionales peuvent s'expliquer par celles qu'on observe dans les coûts du commerce international. Selon la base de données de la CESAP et de la Banque mondiale relative aux coûts du commerce international, les coûts du commerce entre l'Asie du Sud et l'Asie du Sud-Est sont supérieurs à ceux qu'on observe entre l'une ou l'autre sous-région et les États-Unis, alors que les coûts du commerce entre les pays en développement des Îles du Pacifique et les autres sous-régions sont considérablement supérieurs à ceux qu'on enregistre entre toutes les autres sous-régions⁶. De plus, les coûts du commerce entre l'Asie du Nord et l'Asie centrale, les pays en développement des Îles du Pacifique et l'Asie du Sud sont plus de deux fois supérieurs aux coûts du commerce entre la Chine, le Japon et la République de Corée.

10. L'un des éléments majeurs qui expliquent les différences dans les coûts du commerce est l'importance des échanges et des liaisons de transport. Par exemple, la participation de la Chine à l'économie mondiale des deux dernières décennies a été fonction de sa capacité à atteindre les marchés internationaux. Pour y parvenir, le Gouvernement chinois a encouragé le développement industriel dans certaines régions du pays et a investi dans l'infrastructure des transports pour faire en sorte que les marchandises circulent d'une manière rentable depuis et jusqu'aux principaux ports maritimes. À l'inverse, les pays en développement sans littoral sont défavorisés sur le plan de la compétitivité en raison des coûts supplémentaires et des délais de transit et de passage des frontières. Parallèlement, la piètre qualité des infrastructures de transport terrestre constitue un obstacle majeur au commerce transfrontalier dans la région.

⁴ *Implications of global value chains for trade, investment, development and jobs, prepared for the G-20 Leaders Summit*, Saint-Petersbourg, Fédération de Russie, septembre 2013 (CNUCED, OCDE et OMC, 2013). Disponible à l'adresse: www.oecd.org/trade/G20-Global-Value-Chains-2013.pdf.

⁵ *Asia-Pacific Trade and Investment Report 2013. Turning the Tide: Towards Inclusive Trade and Investment* (publication des Nations Unies, numéro de vente: E.14.II.F.2).

⁶ Cette base de données fournit une mesure globale de tous les coûts du commerce international de marchandises avec un autre partenaire (c'est-à-dire en matière de commerce bilatéral) par rapport à ceux du commerce intérieur de marchandises.
Voir: <http://data.blak.worldbank.org/data/views/variableselection/selectvariables.aspx?source=escap-world-bank-international-trade-costs>.

11. Le niveau de transport conteneurisé est un autre élément qui explique les différences dans les coûts du commerce. L'augmentation de la conteneurisation a facilité les transferts internes modaux, ce qui a permis aux différents modes de transport d'être intégrés aux systèmes sans solution de continuité. La conteneurisation a également suscité des innovations dans le secteur du transport, d'où des transporteurs plus importants et une augmentation du volume de fret susceptible d'être transporté par voyage. Étant donné que la compétitivité du transport maritime repose sur des économies d'échelle, les pays qui ont mis en place des ports à conteneurs et des installations d'expédition, tels que ceux de l'Asie de l'Est et de l'Asie du Sud-Est, ont pu tirer parti de services de transport maritime moins chers et plus efficaces. La question de l'échelle explique aussi pourquoi les opérateurs de transport maritime sont confrontés à des difficultés lorsqu'il s'agit d'offrir des services réguliers à des pays à l'économie moins importante, tels que les petits États insulaires en développement du Pacifique.

12. Enfin, l'expérience de l'Asie de l'Est et de l'Asie du Sud-Est montre aussi que la simplification et l'harmonisation des documents commerciaux et de transport ont aidé les entreprises de ces sous-régions à participer au commerce international. La recherche effectuée par la CESAP a permis de constater que 60 à 90 % des coûts du commerce provenaient actuellement de coûts non tarifaires liés aux politiques mises en œuvre: coûts aux frontières, environnement réglementaire, connectivité maritime et services, procédure commerciale et fluctuations monétaires⁷.

B. Les nouveaux moteurs de croissance déterminant les modèles de développement à l'avenir

1. La connectivité du commerce et des transports demeure une priorité

13. Le ralentissement économique récent a exposé la vulnérabilité de la région aux fluctuations de l'économie mondiale, en particulier les politiques en matière de dépenses et d'investissement des pays européens et des États-Unis d'Amérique. L'attention s'est déplacée vers les marchés nationaux et régionaux en tant que sources de la croissance économique. Le développement de liens commerciaux et d'investissement entre les pays à revenu intermédiaire les plus dynamiques de la région et leurs voisins plus petits et plus pauvres dépendra de la manière dont ils sont reliés les uns aux autres.

14. Malgré des investissements considérables dans l'infrastructure des transports, les réseaux de l'infrastructure des transports terrestres, tels que la Route d'Asie et le Chemin de fer transasiatique, restent sous-utilisés pour le commerce international. La mauvaise qualité de l'infrastructure, l'absence d'installations de transfert intermodal, la lourdeur des procédures au passage des frontières et les obstacles institutionnels aux services transfrontaliers, tous ces éléments réduisent l'efficacité de ces réseaux.

15. Dans le même temps, grâce aux progrès technologiques, le commerce et l'investissement sont à présent moins déterminés par la géographie et plus dépendants de facteurs comme la compétitivité, la livraison en temps utile et la sécurité. Cette situation s'est traduite par un intérêt croissant pour l'amélioration de l'infrastructure non matérielle qui sous-tend le commerce et les transports, ainsi que d'autres moyens de réduire les coûts logistiques. L'Association des nations d'Asie du Sud-Est et la Coopération économique

⁷ Voir Jean-François Arvis et al., « Trade costs in the developing world:1995-2010 », Policy Research Working Paper, n° 6309 (Washington D.C., Banque mondiale, 2013).

Asie-Pacifique, par exemple, concentrent leur action sur la facilitation du commerce et des transports dans le cadre de leurs programmes de « connectivité institutionnelle », tandis que la neuvième Conférence ministérielle de l'Organisation mondiale du commerce, tenue à Bali (Indonésie) du 3 au 6 décembre 2013, s'est efforcée de s'atteler à cette question par son Accord sur la facilitation du commerce. Pour renforcer la connectivité du commerce et des transports, le développement de l'infrastructure matérielle et non matérielle est une priorité pour la région.

2. Les technologies de l'information et de la communication en tant que facilitateur et moteur de la croissance

16. L'Internet et les communications mobiles continuent de transformer en profondeur les manières dont les entreprises fonctionnent et dont les personnes interagissant, tout en favorisant la productivité dans presque tous les secteurs de l'économie. Les entreprises et les marchés sont récompensés par l'adoption de nouvelles technologies et la rapidité à laquelle les informations peuvent être consultées. Les communications instantanées sont de plus en plus importantes dans la détermination de l'efficacité du commerce, y compris les services financiers, les services de gestion de l'information et des données ainsi que les services de transport et de logistique. La connectivité accrue des technologies de l'information et de la communication ouvre également des portes à la production et au partage des connaissances, en particulier pour les personnes vivant dans des régions éloignées ou rurales.

17. Toutefois, la région de l'Asie et du Pacifique reste celle qui connaît la plus grande fracture numérique dans le monde. On estime, en moyenne, qu'environ 30 % des habitants de la région utilisent l'Internet, alors que seulement 7,4 % de la population aurait accès à l'Internet haute vitesse à large bande⁸. Le coût élevé de la bande passante internationale en Asie et dans le Pacifique a rendu inabordable l'accès à l'Internet pour une bonne partie de la région.

18. Ainsi, la « fracture numérique » se traduit par de nouveaux types d'inégalités, qui franchissent les frontières en termes de géographie, de revenu, d'éducation, de sexe et de groupes d'âge. Par exemple, même parmi les nouveaux « natifs numériques », à savoir ces jeunes adultes qui ont toujours interagi avec les technologies numériques au cours de leur vie, il existe des disparités énormes entre les pays⁹. Le principal défi pour les pays de la région est de développer une infrastructure physique qui renforce la connectivité des technologies de l'information et de la communication, et qui rende l'Internet accessible à tous.

3. Développer le commerce de la région en matière de services

19. La région Asie-Pacifique est devenue un acteur important dans l'exportation des services commerciaux, généralement définis comme le transport, les voyages et autres services commerciaux. Aujourd'hui, la Chine, Hong Kong (Chine), l'Inde, la République de Corée et Singapour sont les principaux exportateurs de services commerciaux, alors que certains

⁸ Union internationale des télécommunications, *World Telecommunication/ICT Indicators Database 2012* (Genève, UIT, 2012).

⁹ Par exemple, en République de Corée, 99,6 % des jeunes travaillent dans le secteur de l'Internet depuis au moins cinq ans, alors qu'au Timor-Leste, ce chiffre est inférieur à 1 %. Voir Union internationale des télécommunications, *Measuring the Information Society 2013* (Genève, UIT, 2013), p. 143. Disponible à l'adresse: www.itu.int/en/ITU-D/Statistics/Pages/publications/mis2013.aspx.

exportateurs de services non traditionnels, tels que l'Azerbaïdjan, la Géorgie, le Kirghizistan, Macao (Chine) et la Mongolie, ont augmenté leur part dans les exportations totales des services asiatiques¹⁰. Le tourisme, en particulier, connaît une expansion rapide, la région représentant près d'un quart du total des arrivées touristiques mondiales en 2013.

20. À l'avenir, ces secteurs des services offriront des sources de croissance de remplacement pour les pays qui sont éloignés des grands centres régionaux de production et de consommation, y compris les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement. Toutefois, comme les services s'appuient de plus en plus sur des systèmes de l'Internet et des télécommunications rapides et fiables, leur croissance dépendra de la disponibilité de la connectivité à large bande.

4. Connectivité énergétique et sécurité

21. La croissance économique récente et l'augmentation de la richesse de la région ont entraîné une demande de plus en plus forte de ressources énergétiques et, avec elle, des émissions de gaz à effet de serre de plus en plus importantes. En 2011, la région représentait environ 40 % de la consommation mondiale de pétrole et de gaz, et 70 % de la consommation mondiale de charbon¹¹. Alors que plusieurs pays de la région sont des exportateurs nets d'énergie, seuls quelques-uns parviennent à répondre à leurs besoins énergétiques à partir de leurs propres ressources.

22. Pour remédier à ce déséquilibre, de nombreux pays de la région participent à des initiatives transfrontalières pour assurer leur approvisionnement en énergie auprès d'autres pays. Ces projets peuvent être répartis en trois grands groupes: les projets infrastructurels présentant une importance pour une sous-région ou entre des sous-régions; des projets infrastructurels d'importance bilatérale; et des projets commerciaux énergétiques maritimes. Pour combler la fracture énergétique croissante et assurer la sécurité énergétique de la région dans son ensemble, ce qu'il faut à présent, c'est une connectivité énergétique plus grande au niveau régional, ainsi que des mesures visant à améliorer l'efficacité énergétique et à adopter des options plus vertes.

5. Répondre à la dynamique démographique

23. La région Asie-Pacifique connaît une évolution démographique d'une ampleur et d'un rythme sans précédent dans l'histoire de l'humanité: entre 1950 et 2013, la population de la région a presque triplé, passant de 1,5 milliard à 4,3 milliards d'habitants¹². Presque tous les pays de la région connaissent aussi un vieillissement de leur population, mais à des rythmes différents. Parallèlement, l'amélioration de l'accès aux transports et à l'information a conduit à une plus grande mobilité transfrontalière et, aujourd'hui, la région Asie-Pacifique accueille 59 millions de migrants – soit

¹⁰ *Asia-Pacific Trade and Investment Report 2013. Turning the Tide: Towards Inclusive Trade and Investment* (publication des Nations Unies, numéro de vente: E.14.II.F.2.).

¹¹ Agence internationale de l'énergie, « IEA World Energy Statistics and Balances ». Disponible à l'adresse: www.oecd-ilibrary.org/energy/data/iea-world-energy-statistics-and-balances_enstats-data-en.

¹² Les chiffres correspondant à l'année 1950 proviennent de K.S. Seetharam, « Twenty-five years of transition in Asia's population and development: a review of progress and potential », *Asia-Pacific Population Journal*, vol. 27, n° 1 (juin 2012), pp. 13-32 (publication des Nations Unies, numéro de vente: E.12.II.F.99). Les chiffres pour 2013 proviennent de la CESAP (2013 *ESCAP Population Data Sheet*).

un quart du stock mondial total¹³. Avec le développement et l'intégration des économies de la région, il est probable que la demande de migrants augmentera et se diversifiera.

24. Les incidences de ces tendances sont déterminantes pour le développement futur de la région, et témoignent de la nécessité urgente de réponses politiques efficaces. Par exemple, les pays qui se trouvent au premier stade de la transition démographique ont besoin d'élargir les possibilités offertes aux jeunes en matière d'éducation et d'emploi, alors que les pays qui vieillissent rapidement doivent examiner les moyens de puiser dans l'offre de main-d'œuvre de la région. Dans l'intervalle, un défi important mondial est à relever qui consiste à savoir comment gérer les migrations internationales de main-d'œuvre de manière à protéger les migrants tout en contribuant au développement durable tant dans les pays d'origine que dans les pays d'accueil¹⁴.

6. Assurer la transition vers l'économie du savoir

25. Le savoir est aujourd'hui reconnu comme une source majeure de croissance, qui sous-tend l'émergence des secteurs d'activité à forte intensité de connaissances. Pour diversifier leurs économies et progresser dans les chaînes de valeur, les pays ont besoin de personnes disposant de compétences et de connaissances, ainsi que d'un esprit d'innovation, afin d'élaborer des produits et des processus nouveaux.

26. La région Asie-pacifique abrite déjà de nombreuses universités et institutions de recherche de premier plan, mais les pays peuvent aussi tirer parti des nouvelles opportunités en matière d'enseignement supérieur, de production de connaissances et de partage du savoir qui voient le jour avec l'amélioration de la connectivité des transports et des technologies de l'information et de la communication. Ces formes de connectivité facilitent les relations entre universités, chercheurs et entreprises. Certains pays, par exemple, ont réussi à reproduire le modèle d'entreprises de la « Silicon Valley » entretenant des relations étroites avec les universités, ce qui leur permet de bénéficier de la retombée de connaissances produites par les universités. Par le renforcement des réseaux régionaux de partage des connaissances, un plus grand nombre de pays pourrait participer aux « pôles de connaissances » de la région.

III. Les stratégies régionales pour le renforcement de la connectivité régionale

27. La question qui se pose à la région de l'Asie et du Pacifique n'est pas de savoir si la connectivité va augmenter dans l'ensemble des pays, mais de savoir quelles formes vont prendre ces connexions. Si les pays de la région ont fait des progrès importants dans l'amélioration de leur connectivité intérieure, leur avenir dépendra de la manière dont ils pourront œuvrer ensemble pour renforcer leurs réseaux régionaux. Il devient aussi de plus en plus évident que la connectivité régionale est multiforme, la connectivité d'un secteur étant influencée par celle des autres. Cela engendre de nouveaux défis

¹³ Nations Unies, Département des Affaires économiques et sociales, *Trends in International Migrant Stock: The 2013 Revision*. Disponible à l'adresse: <http://esa.un.org/unmigration/TIMSA2013/migrantstocks2013.htm?mhome>.

¹⁴ P.L. Martin, « Labour migration and development indicators in the Post-2015 Global Development Framework », document de travail établi pour le rapport sur les migrations mondiales de l'Organisation internationale pour les migrations (Genève, Organisation internationale pour les migrations, 2012).

en termes de coordination institutionnelle, non seulement de part et d'autre des frontières mais également dans l'ensemble des secteurs.

28. Comme ils en sont encore au stade du développement, les pays de la région Asie-Pacifique ont la chance de mettre en place des réseaux régionaux d'une manière intégrée et coordonnée. Cela peut réduire les coûts et répartir les profits entre un groupe plus large de pays, en particulier pour ce qui est des pays les moins avancés, des pays en développement sans littoral et des petits États insulaires en développement. À cet égard, quatre types de connectivité sont recensés dans l'étude comme étant essentiels pour la région: la connectivité du commerce et des transports; la connectivité des technologies de l'information et de la communication; la connectivité de l'énergie; et la connectivité interpersonnelle.

A. La connectivité du commerce et des transports

29. Sous les auspices de la CESAP, les États membres ont formulé un certain nombre de stratégies et initiatives régionales en matière de connectivité du commerce et des transports, y compris le Programme d'action régional pour le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, phase II (2012-2016)¹⁵ et le Réseau d'experts des Nations Unies pour le commerce sans papier en Asie-Pacifique (UNNExT)¹⁶, pour n'en citer que quelques-unes. De nombreuses organisations sous-régionales et banques multilatérales de développement travaillent activement à la promotion de la connectivité du commerce et des transports. Dans le cadre de ces initiatives, les pays devraient accorder la priorité aux domaines mentionnés ci-après afin de renforcer la connectivité du commerce et des transports dans la région.

1. Mise à niveau et intégration des réseaux de transport régionaux

30. La CESAP préconise depuis longtemps des approches régionales en matière de développement infrastructurel. Ses efforts ont abouti à des accords intergouvernementaux sur les réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique, qui comprennent respectivement aujourd'hui 143 000 kilomètres de routes et d'autoroutes et 117 500 kilomètres d'axes ferroviaires d'importance internationale. Toutefois, il existe encore d'importantes lacunes en matière d'infrastructure, en particulier entre les pays les moins avancés et les pays en développement sans littoral et le réseau de transport maritime de la région.

31. Il existe également un énorme potentiel concernant l'augmentation de la part modale du rail. Actuellement, un obstacle majeur à l'attraction du fret pour le rail est constitué par le manque d'installations intermodales efficaces et bien équipées pour transférer les marchandises entre les réseaux routiers et ferroviaires de la région. Les pays doivent donc investir dans des ports secs ou dans des dépôts intérieurs de conteneurs, où le fret peut passer d'une forme de transport à l'autre sans occasionner de retard ou de perte. À cet égard, l'adoption en 2013 de l'Accord intergouvernemental sur les ports

¹⁵ Voir la résolution 68/4 de la Commission, annexe, appendice I.

¹⁶ UNNExT est une communauté régionale d'experts qui conduisent des recherches et fournissent un appui en matière de commerce sans papier et de guichet unique. Pour de plus amples informations, voir <http://unnex.unescap.org>.

secs¹⁷ offre un cadre utile permettant aux pays de développer des ports secs dans la région.

2. Renforcer la coopération aux postes frontières

32. Un autre obstacle majeur à la connectivité du commerce et des transports est constitué par la présence de multiples « goulets d'étranglement », en particulier aux frontières. Les organes de contrôle aux frontières sont tenus de maintenir un juste équilibre entre la facilitation du commerce et des transports et le respect des contrôles réglementaires. Ces contrôles sont importants mais augmentent les coûts, les délais et les risques associés à la manutention du fret à terre. De nombreux pays prennent déjà des mesures pour renforcer la coopération entre leurs organes de contrôle aux frontières, le plus souvent de manière bilatérale. L'étape suivante a pour objet d'intégrer les installations des postes de contrôle à tous les postes frontières internationaux, à commencer par ceux qui se trouvent le long des réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique.

3. Exploiter la connectivité des technologies de l'information et de la communication pour la facilitation du commerce et des transports

33. L'utilisation de systèmes automatisés en matière d'équipement et de collecte de données transforme actuellement la manière dont les organes de contrôle aux frontières fonctionnent. Les systèmes automatisés de collecte de données réduisent les chevauchements lorsque la même information est collectée par plus d'un organe de contrôle – et des deux côtés de la frontière. La CESAP a mis en point plusieurs modèles pour montrer comment l'équipement automatisé et les nouvelles technologies, telles la radio-identification (RFID) et le système de positionnement universel (GPS), peuvent favoriser une gestion plus efficace des échanges et des transports transfrontaliers.

34. Par ailleurs, l'introduction de plates-formes électroniques pour la facilitation du commerce et des transports offre aux pays de nouvelles possibilités de simplifier et de normaliser les documents et les opérations commerciales. Aujourd'hui, presque tous les pays de la région disposent d'un certain type de systèmes douaniers automatisés mis en place aux principaux postes de contrôle aux frontières, et plus de la moitié d'entre eux mettent au point des « guichets uniques »¹⁸. Ces initiatives, y compris les initiatives de la CESAP intéressant la facilitation du commerce transfrontière régional sans papier, ont pour objectif ultime d'intégrer les plates-formes intégrées des chaînes d'approvisionnement sans papier le long de toute une chaîne d'opérations d'import-export¹⁹. Un tel système ouvre la voie à une transition vers la logistique électronique ou « e-logistique »²⁰.

¹⁷ Voir la résolution 69/7 de la Commission. L'Accord intergouvernemental sur les ports secs a été signé par 14 pays lors de la deuxième session du Forum des ministres asiatiques des transports, tenue à Bangkok en novembre 2013. Dans le cadre de cet accord, les pays ont désigné des points nodaux importants entre les réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique pour le développement de ports secs.

¹⁸ Les guichets uniques permettent aux négociants de soumettre toutes les informations requises aux organes de l'administration publique en une seule fois et en un seul endroit, et de suivre les progrès des demandes et de l'enregistrement auprès de ces organes.

¹⁹ Voir la résolution 68/3 de la Commission, intitulée « Instaurer le commerce sans papier et la reconnaissance transfrontière des données et documents électroniques pour faciliter un commerce intrarégional inclusif et durable ».

²⁰ L'« e-logistique » comprend un ensemble de technologies d'information, de communication et de collaboration qui permettant l'échange électronique de données, de connaissances et d'informations entre les partenaires d'une chaîne d'approvisionnement.

4. Développer des services de transport et de logistique régionaux compétitifs

35. Les expériences des secteurs maritime et aérien ont montré que le niveau de compétition enregistré dans le secteur des transports a des répercussions sur le coût et la qualité des services de transport. À l'heure actuelle, presque tous les pays de la région de la CESAP limitent l'entrée des fournisseurs étrangers de services de transport sur leur marché intérieur, mais plusieurs pays ont mis en place des arrangements bilatéraux ou trilatéraux pour permettre les déplacements terrestres transfrontaliers sans avoir besoin de permis de transport. Pendant ce temps, le projet d'accord entre les États membres de l'Organisation de coopération de Shanghai sur la facilitation du transport routier international et ses annexes sont en cours de finalisation.

36. Dans le cas du rail, les déplacements transfrontaliers sont entravés par des différences institutionnelles dans les règles de fonctionnements, les structures tarifaires et les exigences d'octroi de permis pour les conducteurs de train et le personnel de bord. Toutefois, il existe aussi des exemples de réussite illustrant la manière dont les pays peuvent coopérer pour fournir des services ferroviaires internationaux réguliers et compétitifs. La CESAP élabore actuellement un projet de cadre stratégique régional pour la facilitation du transport ferroviaire dans la région afin d'identifier et de surmonter les obstacles rencontrés aujourd'hui par la circulation transfrontalière du fret ferroviaire.

B. La connectivité des technologies de l'information et de la communication

37. Si l'infrastructure des technologies de l'information et de la communication connaît une expansion rapide en Asie et dans le Pacifique, la bande passante moyenne est encore beaucoup plus limitée qu'en Europe ou en Amérique du Nord. Les grandes disparités d'accès et de coût, tant entre les pays qu'en leur sein, proviennent en partie de la configuration actuelle des réseaux de fibres optiques. Le nombre insuffisant d'itinéraires terrestres pour le trafic international de l'Internet dans la région se traduit par le fait que la majorité du trafic se fait par câbles sous-marins, selon des itinéraires s'appuyant sur des configurations en étoile et passant par de multiples points d'échange de l'Internet.

38. Pour remédier à ces insuffisances, la CESAP défend l'idée d'une autoroute Asie-Pacifique de l'information, qui comprendrait un réseau terrestre régional de fibres optiques, homogène et maillé. Un tel réseau compléterait les réseaux de câbles sous-marins existants et renforcerait en particulier la connectivité des technologies de l'information et de la communication des pays sans littoral qui sont situés à des milliers de kilomètres des câbles sous-marins. La concurrence introduite par un tel réseau pourrait réduire le coût de la largeur de bande internationale et également pousser les gouvernements par des incitations à libéraliser les portails internationaux.

1. Vers une autoroute Asie-Pacifique de l'information

39. Le développement d'une autoroute Asie-Pacifique de l'information est un processus complexe qui nécessite une collaboration très étroite entre les États membres, ainsi qu'avec les partenaires du secteur privé et les organisations internationales. À cet égard, la CESAP a retenu les principes suivants qui devraient sous-tendre toute stratégie régionale:

a) *Le réseau devrait être pleinement intégré et cohérent.* Il devrait fournir une connectivité transfrontalière dans l'ensemble du continent, en s'attachant en particulier à atteindre les zones rurales et les moins rentables sur le plan commercial. Une configuration maillée permettrait une « cicatrisation en réseau » en cas de rupture de câbles ou d'instabilité politique susceptible de nuire à la connectivité du réseau dans les différents pays;

b) *Le réseau devrait être de qualité uniforme.* À l'heure actuelle, certains réseaux terrestres sont composés d'une mosaïque de réseaux de télécommunications nationaux de qualité variable et assorties de conditions et de modalités de service d'une grande diversité. Un réseau uniforme unique, aux modalités normalisées et présentant des services de qualité atténuerait ces problèmes;

c) *Le réseau devrait tirer parti de l'infrastructure existante.* Pour rester rentable, tout réseau terrestre panasiatique devrait reposer sur l'achat rationalisé de droits de passage, ainsi que sur des techniques et des paramètres de construction uniformes. Cela pourrait être réalisé grâce à un partenariat avec les réseaux infrastructurels régionaux existants, tels que les réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique, ou les réseaux de transport d'électricité;

d) *Le réseau doit être rentable.* S'il est construit à la bonne échelle en termes de couverture géographique et de capacité de transport, un réseau terrestre panasiatique pourrait concurrencer efficacement l'infrastructure sous-marine aux niveaux régional et intercontinental;

e) *Le réseau devrait être d'accès ouvert et assorti d'une tarification non discriminatoire.* Tous les acheteurs de capacité doivent être en mesure d'accéder au réseau sur un pied d'égalité et de manière non discriminatoire. Le principe de non-discrimination devrait être transposé à l'échelon géographique afin que les pays puissent bénéficier de la bande passante à un même prix.

2. Exploiter les synergies intersectorielles pour le développement de l'infrastructure

40. Étant donné le faible niveau de pénétration du haut débit en Asie continentale, une occasion exceptionnelle s'offre aux gouvernements de rechercher des approches synergiques de l'élaboration d'une autoroute Asie-Pacifique de l'information. Les exemples fournis par les stratégies nationales de développement de l'infrastructure des technologies de l'information et de la communication mises en œuvre en Inde, en République de Corée et aux États-Unis montrent que la « cohabitation » des câbles de fibres optiques avec les réseaux routiers et ferroviaires pourrait réduire les coûts d'investissement et faciliter l'accès en matière de maintenance et en cas de réparation. Les réseaux ferroviaires et d'électricité disposent déjà de réseaux de fibres optiques pour la signalisation ferroviaire et leurs systèmes de surveillance et d'acquisition des données – les systèmes dits SCADA –, ce qui permettrait ainsi d'utiliser des câbles supplémentaires sans occasionner de coûts importants. De plus, la capacité excédentaire pourrait être vendue aux fins de revenus complémentaires. Il existe également des possibilités d'intégrer le transport d'électricité et les télécommunications, comme l'a montré le vaste réseau de fibres optiques mis en place par Power Grid Corporation of India Limited.

41. Des synergies semblables peuvent être obtenues en développant des relations entre les pays. En particulier, dans le cadre des accords intergouvernementaux de la Route d'Asie, du Chemin de fer transasiatique et des ports secs, les pays ont déjà convenu d'un ensemble de points de passage frontaliers internationaux le long de ces réseaux. En liant à ces accords le développement de l'autoroute Asie-Pacifique de l'information proposée, les pays peuvent être en mesure d'éviter de longues négociations sur le « droit de passage », qui retardent parfois les projets transfrontaliers d'infrastructure.

3. Renforcer la connectivité des technologies de l'information et de la communication des pays insulaires du Pacifique

42. Les pays insulaires du Pacifique offrent de nombreux exemples de la manière dont la connectivité des technologies de l'information et de la communication transforme actuellement pour le mieux les économies et les sociétés. En particulier, la connectivité liée au téléphone mobile renforce l'accès aux services financiers et bancaires, tandis que l'Internet développe les possibilités éducatives grâce à l'apprentissage à distance. Toutefois, la pénétration du haut débit dans les pays insulaires du Pacifique reste limitée, puisque seuls cinq pays (Îles Cook, Fidji, Palau, Tonga et Tuvalu) ont plus d'un abonnement au haut débit pour 100 habitants. Le haut débit, de plus, reste d'un prix prohibitif: par exemple, en 2012, les coûts fixes du haut débit étaient d'environ 19,50 dollars aux Fidji et de 185,60 dollars en Papouasie-Nouvelle-Guinée, soit respectivement 6,4 % et 150,5% du revenu national brut par habitant²¹.

43. Un certain nombre de solutions technologiques peuvent surmonter les coûts élevés et le manque de connectivité des données et de largeur de bande Internet. Par exemple, une constellation de satellites en orbite moyenne de nouvelle génération, O3b Networks, a été lancée en 2013, alors que le Programme de connectivité régionale du Pacifique vise à relier le Samoa, les Îles Salomon, les Tonga et Vanuatu par des câbles sous-marins de fibres optiques. Toutefois, ces solutions dépendront encore de la large bande internationale à fibre optique terrestre ou marine. L'autoroute Asie-Pacifique de l'information proposée pourrait donc contribuer à élargir la concurrence, même pour les pays du Pacifique, justifiant ainsi une approche régionale de la connectivité des technologies de l'information et de la communication.

C. La connectivité de l'énergie

44. La région Asie-Pacifique reste fortement dépendante des combustibles fossiles, et la région dans son ensemble est un importateur net d'énergie primaire. Pour répondre à la demande croissante en énergie, la région dispose actuellement d'un certain nombre de projets et d'autres sont prévus. Parallèlement, plusieurs initiatives multinationales sont axées sur l'électricité et le raccordement au réseau électrique, dont le réseau électrique de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est, le Projet de commerce et d'approvisionnement en hydroélectricité en Asie centrale et en Asie du Sud (ou projet CASA-1000) et le Marché de l'électricité de l'Association sud-asiatique de coopération régionale (ASACR). Toutefois, les pays de la région n'ont pas encore réalisé les économies d'échelle susceptibles d'être dégagées de l'établissement de liens entre ces initiatives sous-régionales au moyen d'un cadre régional de coopération en matière d'énergie.

²¹ Union internationale des télécommunications, *Measuring the Information Society 2013* (Genève, UIT, 2013).

1. Vers une route asiatique de l'énergie

45. La sécurité énergétique de la région pourrait être améliorée en favorisant une plus grande coopération entre les importateurs d'énergie et les exportateurs d'énergie de la région par l'harmonisation des politiques et l'échange de connaissances, en particulier dans les domaines de l'efficacité énergétique et des technologies d'exploitation des sources d'énergie renouvelables. Un arrangement régional en matière d'énergie pourrait aussi étudier les possibilités de pistes à faible intensité de carbone, ainsi que développer les marchés régionaux pour le pétrole brut, les produits pétroliers et le gaz, tout en donnant une priorité plus grande à la sécurité et à la sûreté des oléoducs et gazoducs.

46. Pour aller dans ce sens, en 2012, les États membres de la CESAP ont accepté le principe d'un réseau électrique régional intégré, qui pourrait s'appeler « la Route d'Asie de l'énergie »²². Cette route de l'énergie comporterait un réseau d'électricité intégré basé sur un éventail de sources d'énergie primaire – combustibles fossiles, nucléaire ou sources d'énergie renouvelables. Les développements encourageants qui suivent rendent plus faisable un tel réseau intégré:

a) Plusieurs arrangements commerciaux mutuellement bénéfiques sont en cours dans le domaine électrique, à divers niveaux de l'intégration sous-régionale;

b) Les systèmes de transport de l'électricité par lignes à haute tension, en particulier les systèmes en courant continu à haute tension, améliorent l'éventail économique des possibilités d'interconnecter les réseaux électriques et de déverrouiller l'accès aux ressources énergétiques éloignées;

c) Les technologies de communication et de gestion des « réseaux intelligents » fournissent des possibilités d'améliorer l'équilibrage de charge et favorisent une plus grande optimisation des flux d'énergie. Leur capacité d'absorber les sources d'énergie renouvelables intermittentes, telles que le solaire et l'éolien, est également supérieure.

47. Une route asiatique de l'énergie relierait non seulement les infrastructures physiques, mais elle comporterait aussi des mécanismes intégrés de marché qui permettraient de transporter l'électricité plus efficacement dans toute la région et d'optimiser l'affectation entre les centres d'approvisionnement et de demande. Une Route d'Asie de l'énergie servirait aussi de plate-forme pour mettre en commun de l'énergie et fixer les prix sur le marché au comptant. Dans un environnement concurrentiel, la transparence du cadre d'achat limiterait l'exposition des pays déficitaires à la distorsion des prix et aiderait ainsi à réduire les risques de conflits géopolitiques. Du point de vue de la durabilité, un réseau intégré équilibrerait les charges de pointe grâce à de plus grands réseaux de transport sur l'ensemble des fuseaux horaires, et élargirait la portée de la distribution d'énergie produite à partir de sources renouvelables.

2. Le besoin d'un cadre institutionnel solide

48. Avec les progrès accomplis par les technologies de production et de transport d'énergie, la route asiatique de l'énergie serait techniquement réalisable. Toutefois, sa réussite dépendra de l'harmonisation institutionnelle et technique entre les industries de l'électricité et de la coopération entre les

²² Voir la résolution 68/11 de la Commission sur la connectivité pour la sécurité énergétique.

gouvernements. Ces défis pourraient être relevés grâce à un cadre institutionnel solide en matière de coopération intergouvernementale. Pour veiller à ce que les bénéfices soient partagés, les pays participants devraient aussi convenir de mécanismes de perception des droits d'utilisation du réseau, avec la possibilité d'affecter un certain montant des recettes au financement du développement des collectivités, en particulier les projets d'électrification rurale²³.

49. La question de la capacité soulève aussi des préoccupations car certains pays se caractérisent par la faiblesse de leur système en matière de production et de gestion de l'électricité et se voient confrontés à des pénuries chroniques en la matière. Si les systèmes nationaux de production et de distribution de l'électricité existants accusent régulièrement des pertes et pratiquent une tarification anormalement basse, il y a peu de chances que ces pays puissent participer à des dispositifs régionaux.

50. Ces raisons expliquent pourquoi la vision d'un réseau régional de l'énergie doit être tempérée par le réalisme. La solution pragmatique à retenir consiste à considérer cette perspective non comme une proposition de super-infrastructure régionale, mais comme un processus continu et progressif de renforcement des capacités et de développement. La route asiatique de l'énergie pourra donc être réalisée par une double approche visant à appuyer les réformes au niveau national parallèlement aux améliorations à apporter à la connectivité sous-régionale et régionale de l'électricité.

D. La connectivité interpersonnelle

51. Avec l'augmentation de la connectivité régionale, la circulation des personnes de part et d'autre des frontières nationales devraient s'accroître. De plus, la région connaît une transition démographique considérable, certains pays vieillissant si rapidement que leur population diminue, alors que d'autres comptent une forte population de jeunes surtout représentée par la première tranche d'âge de recrutement. À cet égard, les migrations internationales offrent aux populations de la région de la CESAP la possibilité de tirer parti de la croissance économique de cette région et de renforcer leurs compétences, formations et connaissances. Toutefois, pour faire en sorte que de telles migrations soient profitables à toutes les parties prenantes, en particulier les migrants eux-mêmes, il est nécessaire d'examiner un large éventail d'options de politique pour faciliter et gérer la circulation des personnes.

1. Avantages et défis des migrations internationales de main-d'œuvre

52. La plus grande mobilité régionale liée à une bonne gestion des migrations de main-d'œuvre peut se traduire par une prospérité partagée dans la région si elle répond aux besoins du marché du travail, améliore l'acquisition des compétences et sert de stratégie d'atténuation des risques pour les ménages. En Asie et dans le Pacifique, les flux des migrations internationales ont été surtout constitués ces dernières années par les travailleurs migrants temporaires. De nombreux pays de la région, comme la Thaïlande, sont à la fois des pays d'origine, de destination et de transit pour les migrants.

²³ Par exemple, le projet CASA-1000, qui vise à mettre en place un marché régional de l'électricité en Asie du Sud et en Asie centrale en exportant de l'électricité du Kirghizistan et du Tadjikistan vers l'Afghanistan et le Pakistan, intègre le partage des bénéfices en imposant une surtaxe sur la production d'énergie pour financer les projets de développement retenus par les collectivités locales situées sur l'itinéraire de la ligne de transport.

53. L'un des principaux avantages des migrations de main-d'œuvre pour les ménages et les pays d'origine est le flux des envois de fonds. En 2013, l'Inde, la Chine, les Philippines, le Bangladesh, le Pakistan et le Viet Nam (dans cet ordre) comptaient parmi les dix premiers pays du monde bénéficiaires de transferts en termes de valeur. Toutefois, les migrations peuvent aussi avoir des effets négatifs sur les pays d'origine. Par exemple, les pays peuvent pâtir d'un « exode des cerveaux », alors qu'au niveau des ménages, la migration à l'étranger d'un ou de deux parents peut exercer de nombreuses pressions sur les familles et les personnes.

54. À la réception, les pays de destination peuvent considérablement bénéficier des migrations de main-d'œuvre. À différents moments dans le temps, les pays à revenu élevé de la région, tels que l'Australie, le Brunei Darussalam, le Japon, la Nouvelle-Zélande, la République de Corée et Singapour, ont comblé les lacunes de leurs marchés du travail avec des travailleurs migrants, alors que les pays à revenu intermédiaire, tels que la Malaisie, les Maldives et la Thaïlande, sont aussi tributaires de la main-d'œuvre étrangère dans le bâtiment, la fabrication et d'autres secteurs d'activité.

55. La croissance rapide des migrations de main-d'œuvre dans la région a soulevé la question de la protection sociale des migrants internationaux, y compris en termes d'accès aux services de soins de santé et de santé procréative, et celle de la sécurité des revenus. Les régimes de protection sociale sont souvent limités au secteur structuré et à la population non migrante, alors que les travailleurs qui sont couverts par des régimes de protection sociale dans leurs pays d'origine risquent de perdre leurs droits une fois qu'ils s'installent dans un nouveau pays. Un défi particulier pour les femmes migrantes est lié au manque de reconnaissance du travail ménager en tant qu'activité professionnelle.

2. Les approches coopératives de la gestion des flux internationaux des travailleurs migrants

56. La CESAP a certes considéré les migrations comme « nouvelle opportunité pour le développement », mais comme une opportunité qui doit être gérée par une action nationale ainsi que par la coopération et le dialogue multilatéraux²⁴. Étant donné que les migrations comportent des avantages et des risques pour les pays d'origine et de destination, la responsabilité de la gestion des migrations incombe aux deux parties. Il existe actuellement plusieurs exemples d'accords bilatéraux entre les pays d'origine et les pays de destination, mais comme les économies de la région deviennent plus intégrées, des pressions s'exerceront sur les gouvernements pour élaborer un cadre géographiquement plus large pour la gestion des migrations.

57. Parallèlement, le besoin urgent d'une coopération régionale se fait sentir pour établir des normes communes visant à protéger les droits des migrants, ainsi qu'à prévenir la traite des personnes qui est de plus en plus pratiquée sous couvert de migrations consensuelles. Au niveau mondial, le principal instrument en la matière est la Convention internationale sur la protection des droits de tous les travailleurs migrants et des membres de leur famille, mais, à ce jour, la Convention n'a été ratifiée que par huit pays de la région de la CESAP²⁵. Les efforts sous-régionaux déployés pour formaliser

²⁴ *International Migration: An Emerging Opportunity for the Socio-economic Development of the ESCAP Region* (publication des Nations Unies, numéro de vente: E.02.II.F.40.).

²⁵ Azerbaïdjan, Bangladesh, Indonésie, Kirghizistan, Philippines, Sri Lanka, Tadjikistan et Turquie. La Convention, qui est entrée en vigueur en 2003, établit des normes minimales que

les droits des travailleurs migrants, tels que le modèle de Communauté socioculturelle de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est²⁶, sont encourageants, alors que les initiatives qui appuient le dialogue multipartite, telles que la Commission de l'Asie du Sud pour les migrations établie par les États membres de l'ASACR, doivent être soutenues.

3. Renforcer les réseaux du savoir des personnes et des institutions

58. L'éducation devenant de plus en plus mondialisée, un nombre croissant d'étudiants aspirent à suivre un enseignement supérieur à l'étranger. En 2012, l'Australie était le quatrième pays au monde à accueillir des étudiants internationaux, avec 6 % d'étudiants optant pour la mobilité; la Fédération de Russie occupait la sixième place avec 4 %, le Japon la septième avec également 4 % et la Chine la neuvième avec 2 %²⁷. De plus, environ 50 % des étudiants optant pour la mobilité à l'échelle internationale proviennent aussi de la région à l'heure actuelle, du fait en partie de l'augmentation du nombre d'étudiants en provenance de Chine.

59. L'enseignement supérieur offre des possibilités importantes en termes de relations transfrontières ainsi que de production et de partage du savoir. La région compte de nombreuses associations et organisations qui encouragent les relations entre universités et chercheurs, notamment plusieurs réseaux mis en place par la CESAP²⁸. De nouvelles portes s'ouvrent pour la production et le partage du savoir grâce à l'Internet: l'Université du Pacifique Sud, par exemple, est généralement considérée comme une réussite pour ce qui est l'enseignement supérieur qu'elle dispense à distance.

60. Ces réseaux peuvent contribuer à des « pôles de connaissances » – des réseaux de personnes du monde universitaire, du secteur privé et des gouvernements – pour la planification de projets, la conduite de recherches communes et l'échange d'idées. La Chine, la Fédération de Russie, le Japon et la République de Corée sont des leaders mondiaux en termes de dépenses de recherche et de développement en pourcentage du PIB, tandis que près de 40 % de tous les chercheurs mondiaux se trouvent en Asie et dans le Pacifique²⁹. Forts d'une base de ressources si riche, les gouvernements, les instituts universitaires et le secteur privé peuvent travailler ensemble pour renforcer la collaboration transfrontalière entre les pôles de connaissances.

4. Renforcer les réseaux et les associations d'entreprises

61. Les réseaux et les associations d'entreprises constituent un autre type important de réseau interpersonnel. Si ces derniers ont permis à l'origine de réunir des entreprises privées nationales, un grand nombre de réseaux et d'associations internationaux ont été créés au cours des dernières décennies. La Chambre de commerce internationale, la Confédération des chambres de commerce et d'industrie d'Asie et du Pacifique et la Chambre de commerce

les parties devraient appliquer aux travailleurs migrants et aux membres de leur famille, quel que soit leur statut migratoire. Voir la résolution 45/158 de l'Assemblée générale.

²⁶ Disponible à l'adresse: www.asean.org/archive/5187-19.pdf.

²⁷ Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture, *Global Flow of Tertiary-level Students* (2014). Disponible à l'adresse: www.uis.unesco.org/Education/Pages/international-student-flow-viz.aspx.

²⁸ Citons comme exemples le Réseau Asie-Pacifique de recherche et de formation sur le commerce (ARTNeT) et le Réseau pour le transfert des connaissances relatives aux technologies utiles à l'agriculture durable et l'amélioration des liens commerciaux en Asie du Sud et du Sud-Est (SATNET Asia).

²⁹ *Statistical Yearbook for Asia and the Pacific 2013* (publication des Nations Unies, numéro de vente: E.13.II.F.1.).

et d'industrie de l'ASACR comptent parmi les plus connus. Ces chambres préconisent et favorisent le développement du secteur privé, tout en facilitant les échanges.

62. Dans le contexte de la connectivité régionale, les associations et réseaux d'entreprises peuvent aider les entreprises des pays les moins avancés à rentrer en contact avec celles d'autres pays. En particulier, les associations d'entreprises appuient le développement des petites et moyennes entreprises, qui représentent près de 50 % de l'ensemble de la valeur ajoutée en Asie et dans le Pacifique³⁰. Comme les entreprises privées sont souvent les principaux moteurs et bénéficiaires d'une meilleure connectivité régionale, les gouvernements devraient développer la coopération avec les réseaux d'entreprises.

5. Mettre les personnes au cœur de la connectivité interpersonnelle

63. Les divers réseaux précités requièrent différentes séries de mesures politiques, mais ils sont finalement tous liés par les personnes qui les composent. Dans le cadre de la connectivité interpersonnelle, il existe donc des domaines de préoccupations semblables ou qui se chevauchent, au sujet desquels les ministères devraient coopérer les uns avec les autres, ainsi qu'avec d'autres parties prenantes, afin d'examiner et de concevoir les politiques qui sont de mise.

64. En ce qui concerne les migrations internationales de main-d'œuvre, un cadre régional global pour la gestion des migrations de main-d'œuvre devrait comprendre les éléments suivants: la protection des droits de tous les migrants; un plus grand nombre de voies légales d'immigration pour les travailleurs; l'augmentation des systèmes de reconnaissance des compétences; et la poursuite de l'établissement de normes régionales et de la coopération dans le domaine de la gestion des migrations. Parallèlement, les approches régionales ne doivent pas se substituer aux réformes structurelles nationales ou à la ratification des conventions et instruments internationaux de protection des droits des migrants.

65. Dans le même temps, les gouvernements devraient appuyer les efforts entrepris par les universités et les institutions de recherche de la région pour établir des réseaux de connaissances et promouvoir les échanges d'étudiants. L'orientation future de la connectivité interpersonnelle dans la région de la CESAP dépendra aussi de la coopération étroite entre les organisations internationales, les organisations sous-régionales, les associations d'entreprises et les réseaux universitaires. À cet égard, la connectivité des technologies de l'information et de la communication, qui est en mesure de relier les réseaux des différentes parties prenantes, offre des opportunités considérables pour le renforcement de la connectivité interpersonnelle.

IV. Le renforcement de la coordination institutionnelle et de la coopération régionale

66. Si l'on peut certes avancer que le secteur privé a joué pour l'essentiel dans l'intégration économique de la région, c'est en dernière analyse la volonté politique des gouvernements nationaux qui est le principal moteur de la connectivité régionale. Les gouvernements doivent donc prendre

³⁰ *Policy Guidebook for SME Development in Asia and the Pacific* (publication des Nations Unies, numéro de vente: E.12.II.F.2.).

l'initiative d'établir des cadres institutionnels solides pour planifier et mettre en œuvre le programme de la région en matière de connectivité.

A. Le renforcement des réponses institutionnelles à la connectivité régionale

67. La nature complexe des réseaux régionaux est telle que les gouvernements doivent élaborer des politiques intersectorielles, aux niveaux national et régional. Pour y parvenir, ils auront besoin de renforcer les mécanismes institutionnels. La région Asie-Pacifique compte une grande variété d'organisations intergouvernementales, dont beaucoup mettent déjà en œuvre des initiatives liées à la connectivité régionale. En particulier, l'ASEAN et l'APEC ont mis l'accent sur la connectivité dans le cadre de leurs programmes d'intégration régionale³¹. Avec l'émergence de telles initiatives, la coordination des politiques entre les organisations est devenue un défi urgent. À cet égard, les institutions régionales telles que la CESAP ont un rôle important à jouer en tant que lien entre les initiatives sous-régionales, nationales et mondiales.

68. La planification et la mise en œuvre des stratégies de connectivité régionale requièrent également deux autres éléments: la disponibilité d'informations et de données comparables, précises et en temps opportun; et un financement. Ces deux questions essentielles peuvent être réglées par la coopération régionale.

B. Les normes statistiques pour une responsabilisation accrue et une meilleure élaboration des politiques

69. Les statistiques officielles permettent aux gouvernements de parvenir à une compréhension commune des tendances, des enjeux et des obstacles, ce qui est fondamental pour établir un consensus sur les questions transfrontalières, tels que le commerce, la mobilité de la main-d'œuvre, l'immigration, le transport et le tourisme. Toutefois, pour être comparables d'un pays à l'autre, dans le temps et à partir de différentes sources de données, les statistiques doivent répondre à des normes internationalement convenues, telles que le Système de comptabilité nationale, ou à celle qui ont été convenues aux niveaux régional ou sous-régional.

70. Pour faire aller de l'avant le programme de connectivité régionale, les gouvernements nationaux sont fortement encouragés à adopter des normes statistiques mondiales et à renforcer leur capacité de collecte et de diffusion des statistiques officielles. Ils devraient aussi travailler ensemble d'une manière plus étroite par le biais de structures reconnues, telles que la Commission de statistique de l'ONU et le Comité de statistique de la CESAP, afin de définir le type de statistiques nécessaires et d'identifier les sources nouvelles et innovantes pour de telles données.

C. Les solutions régionales pour financer les réseaux d'infrastructures régionaux

71. Le développement des infrastructures implique invariablement des coûts d'investissement élevés, les bénéfices étant dégagés sur le long terme. Le rythme du développement des infrastructures progresse donc de façon inégale dans l'ensemble de la région et tend à s'orienter vers la satisfaction des besoins nationaux. Cependant, les bienfaits des réseaux d'infrastructures

³¹ Le Plan directeur sur la connectivité de l'ASEAN, par exemple, est l'un des premiers documents généraux de stratégie intergouvernementale à mettre l'accent sur la connectivité.

régionaux ne connaissent pas de frontières nationales, ce qui souligne la nécessité de reconsidérer les réseaux comme un type de « bien public régional ». Ces approches peuvent cibler les « maillons faibles » de ces réseaux, tout en renforçant la connectivité des pays défavorisés.

72. Les pays devraient examiner les mécanismes régionaux de financement du développement des infrastructures. Il existe déjà des exemples de fonds régionaux d'infrastructures, tels que le Fonds de l'ASEAN pour l'infrastructure, alors que les projets d'autres fonds multidonateurs sont en cours. Les négociations relatives à une banque de développement du groupe BRICS, à savoir le Brésil, la Fédération de Russie, l'Inde, la Chine et l'Afrique du Sud, devraient également arriver à leur terme en 2014. Pour compléter les efforts entrepris par de tels fonds, une structure préparatoire à des projets régionaux pourrait être créée pour aider les pays à préparer des projets régionaux susceptibles de bénéficier d'un concours bancaire.

73. Un autre mécanisme régional consiste en une plate-forme multidonateurs asiatique, qui recevrait des subventions provenant de différents donateurs et les affecterait à des banques nationales ou multilatérales de développement. L'objectif serait d'utiliser les ressources concessionnelles pour mobiliser un volume plus important de fonds publics et privés pour les projets régionaux, ce qui pourrait contribuer à accroître la viabilité financière de ces projets ou à réduire les risques.

74. Enfin, il est possible d'augmenter la participation du secteur privé au financement des projets d'infrastructure, par exemple au moyen de partenariats public-privé. Toutefois, de nombreux pays de la région ne disposent pas encore de cadres de politique générale appropriés en matière de partenariats public-privé. La CESAP travaille actuellement avec certains gouvernements à l'élaboration de tels cadres et à la promotion du partage des connaissances afin qu'ils puissent tirer des enseignements de leur expérience commune.

V. Conclusions et recommandations

75. Dans l'étude thématique de cette année, il a été constaté que la connectivité régionale est par nature multiforme et que les avantages présentés par cette connectivité peuvent être accrus en combinant différents éléments. On trouvera ci-dessous les principales conclusions et recommandations de cette étude.

76. **La coordination institutionnelle est essentielle pour le renforcement de la connectivité régionale.** Comme l'intégration et l'interdépendance des réseaux s'accroîtront probablement au fur et à mesure de leur évolution, les gouvernements doivent élaborer des politiques intersectorielles en matière de connectivité, aux niveaux national, sous-régional et régional. Cela nécessitera une coordination institutionnelle plus grande et plus efficace. Pour y parvenir, ils devraient recourir davantage aux instances intergouvernementales existantes, telles que les sessions annuelles de la Commission et les réunions périodiques de ses Comités délibérants. La coordination institutionnelle s'avère en particulier nécessaire dans un domaine, celui de l'adoption et de l'élaboration des normes mondiales et régionales relatives aux questions techniques et procédurales.

77. **Le développement de réseaux régionaux en tant que « biens publics régionaux ».** Les pays de la région Asie-Pacifique ont la possibilité de développer leurs réseaux d'infrastructures d'une manière coordonnée et intégrée. En particulier, les pays devraient étudier la possibilité de synergies

susceptibles de profiter de la « cohabitation » des réseaux d'infrastructures, notamment la pose de câbles à fibre optique le long des routes, des voies ferrées et des réseaux de distribution d'électricité. Toutefois, une telle approche nécessite un consensus entre les pays, assorti d'une bonne compréhension de la répartition des coûts et des avantages de l'amélioration de la connectivité. Les gouvernements doivent donc continuer à examiner et à affiner les stratégies régionales figurant dans la présente étude. En particulier, il conviendrait d'examiner de manière approfondie la notion de biens publics régionaux en tant que base d'élaboration des mécanismes de financement régionaux.

78. Renforcer la connectivité régionale pour les pays défavorisés. L'objectif du renforcement de la connectivité régionale devrait être de créer de nouvelles opportunités pour tous, en particulier les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement. Ces pays souhaiteront peut-être utiliser leurs dotations actuelles pour développer des secteurs susceptibles de prendre de l'ampleur à l'avenir. Une plus grande connectivité des technologies de l'information et de la communication pourrait les aider à développer des services commerciaux, tels que les transports, les télécommunications et le financement. Dans l'intervalle, tous les pays de la région peuvent aider les pays défavorisés en renforçant la connectivité interpersonnelle – par exemple, en encourageant un plus grand nombre d'interactions entre étudiants et travailleurs.

79. Développer les réseaux de personnes et de connaissances. Le plus grand atout d'un pays, c'est sa population. Les gouvernements peuvent développer le potentiel de leurs citoyens, en favorisant une plus grande mobilité des travailleurs qualifiés et non qualifiés. Il y aurait d'énormes avantages à retirer de l'élaboration d'approches plus coordonnées pour gérer les migrations internationales de main-d'œuvre dans la région. Les pays d'origine et de destination devraient y gagner, tout en protégeant les migrants et leurs familles d'éventuels effets négatifs et en réduisant le risque de la traite. Le potentiel de chacun peut aussi être développé par les réseaux universitaires, de la société civile et les autres réseaux du savoir. Les gouvernements pourraient appuyer la mise en place de tels réseaux, par exemple en invitant étudiants et universitaires à étudier et à travailler dans d'autres pays. De plus, ils devraient travailler en étroite collaboration avec le secteur privé et ses représentants pour soutenir le développement des réseaux d'entreprises.

80. Les prochaines étapes vers la connectivité régionale. Avec la poursuite de la mondialisation, l'avenir de la région dépendra de la manière dont les pays travailleront ensemble. Les stratégies régionales examinées dans la présente étude peuvent servir de catalyseur pour la connectivité régionale. Mais, en définitive, les gouvernements nationaux doivent prendre l'initiative de l'établissement de la connectivité régionale, en apportant les changements nécessaires à leurs politiques nationales ainsi qu'en participant activement aux initiatives régionales en matière de connectivité.

81. La CESAP peut appuyer leurs efforts en fournissant une plate-forme neutre pour des discussions franches et informées entre les parties prenantes concernées. À cet égard, les groupes d'experts multisectoriels, qui sont créés conformément à la Déclaration de Bangkok de 2013 sur la coopération et l'intégration économiques régionales en Asie et dans le Pacifique, peuvent aider les gouvernements à identifier les meilleures approches pour la mise en œuvre de ces stratégies régionales.