

# Géographie économique de l'intégration régionale

Une intégration régionale bien conduite contribue à relier les pays en développement aux marchés mondiaux



Un porte-conteneurs au large des côtes du Brésil.

Uwe Deichmann et Indermit Gill

L'AVENIR du cycle de Doha étant incertain, les accords commerciaux bilatéraux et régionaux se multiplient. Cela relance le vieux débat d'économie internationale entre les partisans des accords commerciaux mondiaux et ceux des initiatives régionales. Mais c'est un faux débat, surtout pour les pays les plus petits, les plus pauvres et géographiquement défavorisés d'Asie et d'Afrique centrale.

En effet, on comprend souvent mal la différence entre accords commerciaux et mécanismes d'intégration plus généraux. L'intégration régionale inclut, outre un accès commercial préférentiel, beaucoup de mesures favorables à la compétitivité des pays participants. De plus, le débat oppose souvent à tort intégration régionale et mondiale. Les deux sont nécessaires, car elles ont des objectifs différents. L'intégration régionale aide les pays petits et éloignés à développer leur offre au sein de réseaux de production régionaux, ce qui leur donne ensuite accès aux marchés mondiaux.

Pour comprendre l'importance de ces distinctions, le dernier *Rapport sur le développement dans le monde* (RDM) de la Banque mondiale, intitulé «Repenser la géographie économique», analyse l'évolution des échanges sous cet angle (voir encadré). Le développement s'accompagne d'une mutation sectorielle, de l'agriculture vers l'industrie et les services. Selon le RDM, les pays en développement doivent aussi effectuer une transformation spatiale, c'est-à-dire permettre une répartition à base géographique des activités économiques, chez eux et entre eux. L'intégration régionale est un élément essentiel de cette transformation. Pour être efficace, elle doit être adaptée à la géographie économique de chaque partie du monde, c'est-à-dire surtout à la dimension, à la localisation et à l'ouverture aux principaux marchés.

Les conséquences inattendues de la chute des coûts de transport au XX<sup>e</sup> siècle illustrent le rôle de la géographie économique dans l'évolution internationale. En 1910, les exportations britanniques se répartissaient à peu près également entre l'Europe,

l'Asie et les autres régions du monde. Mais, dans les années 90, 60 % étaient destinées à l'Europe et 11 % à l'Asie. La théorie économique classique aurait prévu une augmentation du commerce avec les pays lointains, sous l'effet de transports meilleurs et moins chers. En fait, ils ont augmenté entre voisins.

La nouvelle géographie économique et la théorie du commerce international, qui a valu à Paul Krugman le prix Nobel d'économie 2008, apportent une réponse à ce paradoxe. Pendant la première phase de mondialisation, au XIX<sup>e</sup> siècle, le commerce se développa en fonction de l'avantage comparatif, les pays échangeant ce qu'ils ne pouvaient pas produire eux-mêmes. Ainsi, l'Europe vendait des machines contre des bananes d'Amérique centrale ou des épices d'Asie du Sud.

## Transformations géographiques

Les nations ont intérêt à promouvoir des transformations conformes à la géographie économique : densité supérieure avec la croissance urbaine, raccourcissement des distances avec la migration des travailleurs et des entreprises vers les zones plus denses, moindres divisions avec l'ouverture des frontières économiques et l'entrée sur les marchés mondiaux pour réaliser des économies d'échelle et participer à la spécialisation des échanges. Le RDM conclut que les transformations sur ces trois plans — densité, distance et division — sont essentielles et doivent être encouragées.

Mais elles s'accompagnent d'une croissance déséquilibrée. Alors qu'un milliard de personnes vivent dans des bidonvilles, l'urbanisation continue. Un milliard vivent dans les régions retardataires des pays en développement, loin des nombreux avantages de la mondialisation. La pauvreté et une mortalité élevée persistent dans le «milliard inférieur», incapable d'accéder aux marchés mondiaux, tandis que les autres s'enrichissent et vivent sans cesse plus vieux. C'est à l'intention des ces trois milliards que l'on réclame une croissance équilibrée dans l'espace.

Mais si la croissance économique doit être déséquilibrée, le développement peut concourir à l'intégration sociale. Même ceux qui naissent loin des zones d'activité denses peuvent bénéficier de la concentration croissante de la richesse. Pour obtenir une croissance rapide et partagée, les gouvernements doivent favoriser l'intégration économique à tous les échelons géographiques par un dosage approprié d'instruments : institutions spatialement aveugles, infrastructures spatialement connectives et incitations spatialement ciblées.

Mais, au XX<sup>e</sup> siècle, le coût du transport a tellement baissé que même l'échange de biens similaires ou de composants est devenu rentable. On a donc échangé différents types de bières ou des pièces détachées de voitures et d'ordinateurs. Cela a favorisé le commerce entre pays à ressources similaires, souvent voisins. L'interaction de transports moins chers et du changement de nature du commerce a conduit à une concentration économique dans les principaux marchés mondiaux. Les pays en développement peuvent s'inspirer de l'expérience de cette croissance réussie.

### Modernisation des transports

Après la Seconde Guerre mondiale, le coût du transport a chuté, certains estimant la baisse à 50 % depuis 1970. Sa part dans la valeur totale des biens acheminés a encore plus diminué, car le ratio valeur/poids s'est élevé. Là où le coût a moins baissé, la qualité et la rapidité ont beaucoup progressé. Ainsi, l'usage des conteneurs a supprimé le rechargement, long et coûteux, tandis que de plus en plus de marchandises circulent par avion.

Mais le recul des coûts n'a pas été uniforme. Par exemple, les porte-conteneurs géants, qui suivent les itinéraires lucratifs entre le nord-est de l'Asie et l'Amérique du Nord, génèrent des économies d'échelle qui font augmenter les échanges, d'où une nouvelle baisse des coûts. La plus grande partie du monde en

développement est laissée à l'écart de ce processus cumulatif et bénéfique, faute de disposer d'une échelle de production et d'infrastructures attirant les services de transport les moins coûteux.

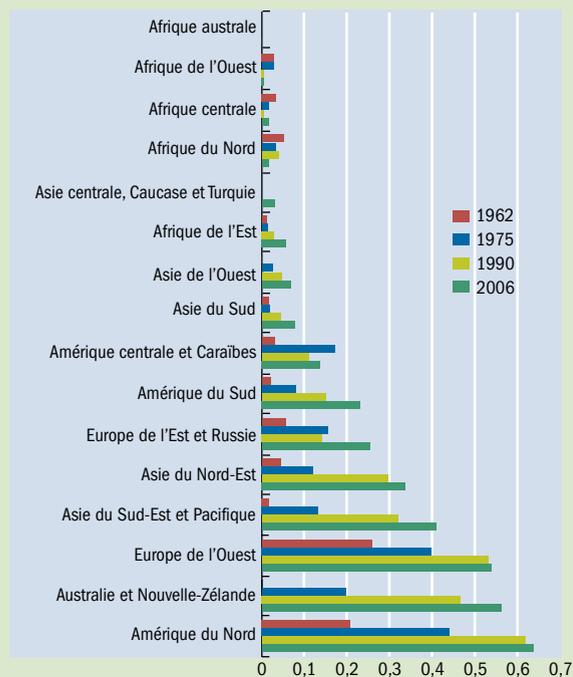
Là où le prix du transport chute, les entreprises grandissent et se spécialisent. Le commerce intra-sectoriel, surtout de pièces détachées et de composants, constitue l'élément moteur, et un facteur majeur de la croissance, dans les régions en développement. Il est plus sensible au coût du transport que le commerce de produits primaires et finaux. Sur les plus grands marchés du monde — Amérique du Nord, Europe de l'Ouest et Asie de l'Est — il représente une part élevée et croissante du commerce total (voir graphique). Dans ces régions, les réseaux acheteur-fournisseur, de plus en plus sophistiqués, sont un aspect essentiel de la mondialisation. Si les acheteurs de produits finaux sont partout, les fournisseurs d'intrants sont souvent proches. En stimulant les échanges, le développement de la spécialisation offre des possibilités même aux petites économies. Ainsi, le Cambodge, qui ne peut fabriquer des ordinateurs ou des voitures, produit des câbles ou des fils utilisés dans les chaînes d'assemblage en Chine. Grâce à cette «déconcentration verticale» de la production, rendue possible par le moindre coût du transport, la croissance et la prospérité ont gagné les régions en développement.

On peut expliquer l'expérience récente de l'Asie de l'Est par la spécialisation résultant de la baisse du coût du transport, mais elle ne s'est pas renouvelée dans d'autres parties du monde. En Afrique, notamment, les pays sont trop petits pour atteindre l'échelle de capacité permettant d'attirer des investissements productifs dans l'industrie à main-d'œuvre nombreuse, qui reste la voie principale vers un niveau de revenu moyen. Les pays restent très cloisonnés : les frontières sont beaucoup moins perméables en Afrique qu'en Europe de l'Ouest. Ces divisions empêchent une interaction positive et la mise en commun de ressources, ce qui permet l'apparition de pôles de croissance régionaux, par exemple dans les zones côtières propices. La transmission de la croissance, facteur déterminant du développement des régions les plus avancées, est donc pratiquement absente en Afrique. Si la Suisse avait eu les mêmes retombées négligeables de l'activité de ses voisins que la République Centrafricaine de 1970 à 2000, son PIB serait inférieur de 334 milliards de dollars EU. La croissance du Cambodge aurait été beaucoup plus faible s'il était situé en Afrique de l'Est, et non en Asie de l'Est.

### Concentration des échanges

Les échanges intra-sectoriels sont très élevés dans le monde développé, mais presque nuls en Afrique, en Asie centrale, dans le Caucase et en Turquie.

(Indice Grubel-Lloyd des échanges intrarégionaux)



Source : Brühlhart (2008).

Note : L'indice Grubel-Lloyd est la proportion des échanges intra-sectoriels dans le total des échanges. Les données pour l'Afrique australe, l'Asie centrale, le Caucase, la Turquie, l'Australie et la Nouvelle-Zélande sont incomplètes ou indisponibles.

### Création de liens étroits entre pays

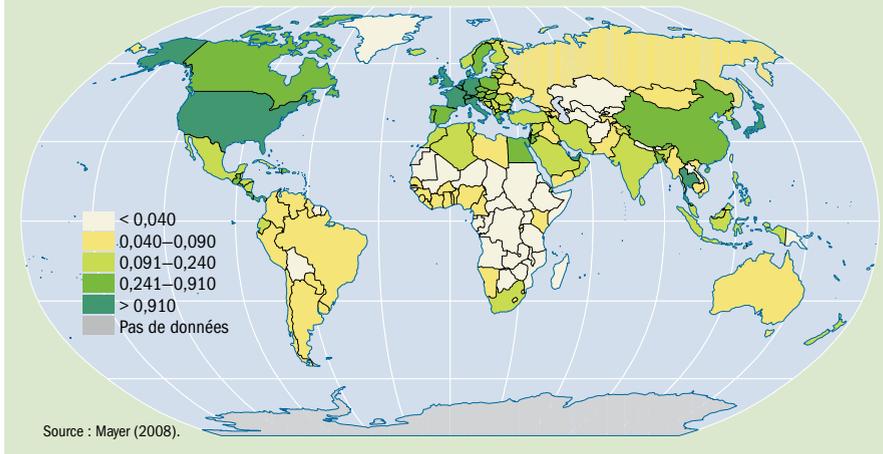
Comment des pays petits et éloignés peuvent-ils bénéficier de ce qui a transformé l'Asie de l'Est? La plupart n'ont pas le nombre nécessaire de travailleurs qualifiés, les capacités financières locales ou l'aptitude à établir des réseaux de fournisseurs et de services complémentaires. L'intégration régionale est le moyen de surmonter ces obstacles. Elle vise à stimuler l'offre dans un groupe de pays en offrant des biens publics régionaux et en tirant parti de la stabilisation.

L'intégration régionale est beaucoup plus qu'un accès commercial préférentiel entre voisins. C'est une série de mesures pouvant viser l'intégration mondiale, qui vont d'investissements

## Le club des pays

La proximité par rapport aux zones prospères détermine les perspectives de développement.

(Accès réel aux marchés relativement aux États-Unis, indice, 2003)



en infrastructures régionales jusqu'à la libéralisation du marché du travail. On peut dégager trois grands principes.

**Commencer modestement.** L'intégration régionale peut d'abord porter sur des domaines limités de coopération, les coûts et les avantages étant clairement définis. L'Union européenne a débuté par un accord sur le charbon et l'acier entre six pays.

**Avoir une vision globale.** L'intégration ne doit pas isoler les pays, mais les aider à obtenir un accès aux marchés mondiaux, inaccessibles par leurs propres moyens. Si les grands pays peuvent choisir entre intégration mondiale unilatérale et intégration régionale, les pays petits, pauvres ou enclavés ont besoin de la seconde pour avoir la première. Ainsi, le partage des plateformes d'infrastructures régionales, comme les corridors de transport, permet d'accéder aux marchés mondiaux auparavant hors d'atteinte.

**Aider les moins favorisés.** L'intégration régionale entraîne une spécialisation des entreprises et un essor de la production en quelques points; c'est un aspect inévitable et même désirable du développement. Mais cela signifie que certaines zones sont favorisées, au moins au départ. Les bénéfices se diffusent au fur et à mesure que les travailleurs migrant vers ces zones envoient des fonds dans leurs pays d'origine. Néanmoins, des systèmes d'aide peuvent aussi être nécessaires pour garantir l'accès aux services sociaux et aux infrastructures de base dans les zones retardataires. L'aide a un rôle important à jouer, les efforts locaux aussi. L'Union économique et monétaire ouest-africaine a adopté, en 2000, un tarif extérieur commun avec partage des recettes. Les deux pays les plus riches, la Côte d'Ivoire et le Sénégal, en recouvrent 60 % et n'en conservent que 12 %.

## Tout le monde est gagnant

Les stratégies d'intégration régionale ne sont pas les mêmes partout. La géographie dicte les perspectives de développement et les types d'instruments nécessaires. Le problème commun est le cloisonnement économique. Les différences sont la densité économique et la distance par rapport aux grands marchés mondiaux (voir carte).

**Régions proches des grands marchés mondiaux.** Pour les pays de la région Amérique centrale-Caraïbes, de l'Afrique du Nord et de l'Europe de l'Est, l'intégration est relativement facile.

Des institutions communes peuvent les aider à se rattacher à de grands marchés plus sophistiqués.

**Régions éloignées des marchés mondiaux et ayant des économies importantes.** Les pays situés dans ces régions, mais disposant d'un grand marché national, comme la Chine, l'Inde, l'Afrique du Sud et le Brésil, attirent les investisseurs. De bonnes institutions et infrastructures régionales peuvent les aider à accéder au marché international, comme on le voit en Asie de l'Est et de plus en plus en Asie du Sud. Mais le sud de l'Afrique et l'Amérique latine peuvent

aussi y parvenir en développant et en spécialisant leurs marchés nationaux au moyen d'institutions et d'infrastructures régionales. Ces dernières sont particulièrement importantes pour les plus petites économies, en permettant de réduire la distance avec les grands voisins et d'accéder aux marchés mondiaux.

**Régions composées de petits pays éloignés des marchés mondiaux.** L'intégration internationale est la plus difficile pour les pays divisés, éloignés et privés de la densité d'une grande économie locale, situés dans les régions que Collier (2007) appelle le « milliard inférieur » : Afrique orientale, centrale et occidentale, Asie centrale et îles du Pacifique. Elles ont besoin des trois instruments — institutions régionales réduisant les frontières, infrastructures reliant les pays et incitations : accès préférentiel aux marchés mondiaux avec des règles d'origine assouplies, aide accrue pour des services sociaux créant des qualifications exportables ainsi que pour le financement d'infrastructures dans les pays côtiers, qui améliore l'accès au marché. Les incitations pourraient être conditionnées à un renforcement de la coopération régionale.

Une meilleure compréhension de la géographie économique du développement peut aider à définir des solutions adaptées aux défis de l'intégration internationale. ■

*Uwe Deichmann dirige l'équipe d'analyse spatiale du Groupe de recherche sur le développement; Indermit Gill est économiste en chef de la Banque mondiale pour la région Europe et Asie centrale. Il a dirigé la préparation du Rapport 2009 sur le développement dans le monde.*

### Bibliographie :

Banque mondiale, 2008, World Development Report 2009: Reshaping Economic Geography (Washington).

Brühlhart, Marius, 2008, "An Account of Global Intra-Industry Trade, 1962-2006," background paper for WDR 2009; see <http://econ.worldbank.org/wdr>

Collier, Paul, 2007, The Bottom Billion: Why the Poorest Countries Are Failing and What Can Be Done About It (New York: Oxford University Press).

Krugman, Paul, 2007, "The 'New' Economic Geography: Where Are We?" in Regional Integration in East Asia, ed. by Masahisa Fujita (New York: Palgrave Macmillan).

Mayer, Thierry, 2008, "Market Potential and Development," background paper for WDR 2009; see <http://econ.worldbank.org/wdr>