

**Le rôle des infrastructures dans l'organisation spatiale du détroit de  
Malacca (Indonésie, Malaisie, Singapour)**

Nathalie FAU

LASEMA (Laboratoire d'Asie du Sud-Est et du monde austronésien), CNRS  
Géotropiques, Paris X

## INTRODUCTION

Le détroit de Malacca est le principal passage entre l'Océan Indien et la Mer de Chine. Interface entre la Chine et l'Inde, il est également une mer intérieure au sein d'un monde habité, mettant en contact deux côtes, celle de Sumatra (Indonésie) et celle de la péninsule malaise (Malaisie et Singapour). L'originalité de cet ensemble spatial est d'être à la fois une zone d'échange et de transit majeur du commerce international, à laquelle les pays riverains ont toujours été profondément intégrés, et une région à part entière grâce à l'intensité des relations commerciales et des échanges locaux entre les deux rives du détroit (voir la carte 1). Cette double réalité du détroit en fait un espace complexe dont l'organisation et les enjeux se trament tant à l'échelle internationale qu'aux échelles nationale et locale.

Le développement des infrastructures répond à cette double fonction, à la fois régionale et internationale. Le détroit de Malacca est structuré à la fois par des flux méridiens et transversaux. La configuration méridienne du détroit qui s'étend sur une longueur de 300 kilomètres, induit une double organisation spatiale : l'une dominée par des flux méridiens de nature essentiellement transocéanique qui forment un espace intégré et hiérarchisé centré sur le port de Singapour, l'autre constituée de flux transversaux qui ont suscité l'émergence de deux sous-ensembles régionaux à chacune des extrémités du détroit, connues depuis le début des années 1990 sous le terme générique de « triangle de croissance ».

Ces triangles de croissance sont le plus souvent perçus comme des zones d'agglomérations gérant en commun les infrastructures. Cette approche est à nuancer car il faut tenir compte des différentes générations de « triangle de croissance ». Dans le détroit de Malacca, la première génération est représentée par SIJORI, le triangle de croissance sud, créé en 1989 ; il regroupe Singapour, l'Etat de Johore et l'île de Batam dans l'archipel de Riau. Le triangle de croissance nord ou IMT-GT, fondé institutionnellement en 1993, appartient au second type de coopération transfrontalière ; il couvre la région nord de Sumatra en Indonésie (la province d'Aceh et de Sumatra Nord), les Etats Fédérés du Nord de la Malaisie (Perlis, Kedah et Penang) et les provinces sud de la Thaïlande. L'analyse et la comparaison de ces zones de coopération transfrontalière permettent d'évaluer les logiques différentes en terme de développement durable qui prévalent dans le développement des infrastructures.

## I. PRESENTATION DES TRIANGLES DE CROISSANCE

Le terme de « triangle de croissance » a été popularisé et utilisé pour la première fois le 21 décembre 1989 par Goh Chok Tong, alors vice Premier Ministre de Singapour à la suite d'un accord bilatéral signé avec l'Etat Fédéré de Johore en Malaisie (*Joint Committee on Business Cooperation*) d'une part et avec le gouvernement indonésien pour le développement de l'île de Batam d'autre part. Il est utilisé depuis pour définir les espaces transfrontaliers en Asie Orientale dont les modèles sont les zones de coopérations transfrontalières qui ont émergées autour de Hong Kong et de Singapour (Fau, 1999). Les principales caractéristiques de ces « triangles de croissance » ont pour principale caractéristique de jouer sur la proximité et la complémentarité des espaces limitrophes et d'être soutenu dans le développement de leur infrastructure par l'Etat et les pouvoirs publics.



## 1. Des espaces de proximité

### 1.1. Redéversement urbain de Singapour sur les territoires limitrophes

Confrontés en permanence à l'exiguïté de son territoire, la Cité-Etat de Singapour joue la carte de l'internationalisation de son économie. Or, paradoxalement, afin de poursuivre son insertion dans un réseau mondial placé sous le signe de la rupture topographique, elle a délibérément choisi de délocaliser sa production dans des espaces de proximité, c'est à dire de favoriser la contiguïté géographique. Singapour est désormais le cœur d'une agglomération intégrant un arrière-pays situé de l'autre coté de la frontière. La spécificité de cette agglomération est de connaître une évolution spatiale qui obéit à la fois à la logique des grandes métropoles mondiales et à celle des espaces transfrontaliers. Singapour, saturée par sa propre croissance, déborde progressivement sur les espaces limitrophes et forme ainsi une agglomération de plus en plus étendue intégrant Batam et l'archipel Riau en Indonésie et Johore en Malaisie (voir la carte 2). Johore et Batam apparaissent comme des banlieues de type « redéversement urbain ».

### 1.2. La conquête progressive des espaces limitrophes par Singapour

Les délocalisations et investissements singapouriens se sont ainsi orientés progressivement vers les territoires limitrophes de l'Indonésie et la Malaisie. La première étape, dans les années 1980, se déroule dans l'Etat de Johore en Malaisie. La seconde, fin des années 1980, concerne Batam, une île de l'archipel Riau en Indonésie située à seulement 25 km de Singapour et accessible en une demi-heure de bateau. Cette association de Singapour-Johore-Riau est à l'origine du triangle de croissance dénommé par acronyme SIJORI. Depuis août 1990, les gouvernements indonésien et singapourien ont signé un nouvel accord permettant l'expansion de ce triangle à l'ensemble des îles de l'archipel de Riau (Rempang, Galangun, Bintan, Karimum) (Mubariq 1993). En 1996, ils ont décidé d'y intégrer Sumatra Ouest et en 1997, l'ensemble de la partie sud de Sumatra (Jambi, Bengkulu, Sumatra Sud et Kalimantan ouest). Cet ensemble désormais institutionnalisé porte le nom de IMS-GT (Indonesia-Malaysia-Singapour Growth Triangle).

## 2. Complémentarité des infrastructures et division du travail à une échelle micro-régionale

### 2.1. Complémentarité des territoires

Singapour possède des capacités financières, commerciales et industrielles et bénéficie d'infrastructures de transport de qualité et d'un personnel qualifié. Les provinces de Johore et Riau disposent de revenus et d'un niveau de développement inférieurs mais de réserves foncières et d'une main-d'œuvre peu coûteuse (Perry, 1991). Le fonctionnement de cet espace repose donc sur un mode très similaire à celui des régions transfrontalières (comme le cas

Etats-Unis / Mexique) associant des espaces complémentaires en terme d'infrastructures, de main-d'œuvre, de ressources naturelles et financières. Les mouvements de délocalisation depuis Singapour vers les espaces limitrophes s'expliquent par les disparités des échelles de rémunérations et des niveaux de qualification de la main-d'œuvre de part et d'autre des frontières. En 1990, le salaire moyen d'un ouvrier sans qualification est ainsi de 350 \$US à Singapour, de 150 \$US à Johore et de 90 \$US à Batam.



## *2.2. Spécialisation des territoires*

En exploitant ces écarts, la Cité-Etat de Singapour a ainsi étendu son réseau de sous-traitance en suscitant une spécialisation verticale de chacune des régions par la division et le partage des différents stades de la production. Les entreprises singapouriennes localisées à Singapour utilisent une main-d'œuvre très qualifiée travaillant dans les industries de pointe et de haute technologie. Elles délocalisent à Johore les industries nécessitant une main-d'œuvre semi-qualifiée et vers Batam les activités à fort investissement-travail pour lesquels les bas salaires sont plus déterminants que le niveau de qualification (Van Grunsven, 1995 ; Won Bae Kim, 1998). Cette réorganisation industrielle a un double avantage pour Singapour : elle lui permet d'effectuer une montée en gamme industrielle (spécialisation dans les industries de hautes technologies) et de s'imposer comme centre régional de coordination, de soutien logistique et de service, non seulement au sein de cette agglomération mais aussi en Asie du Sud-Est. Les multinationales, en particulier les japonaises et spécialisées dans l'électronique (Matsushita, Toshiba et Hitachi), ont un rôle crucial dans cette évolution. Elles opèrent une « délocalisation séquentielle » de leur production tout en renforçant leur siège social singapourien. La proximité est perçue comme un avantage majeur car elle leur permet d'opérer à flux tendus, de limiter les stocks et de favoriser une plus grande souplesse de fabrication en s'ajustant continuellement aux spécificités du marché grâce aux contacts quotidiens entre le donneur d'ordre et ses sous-traitants.

## **3. Le rôle de l'Etat dans le développement des infrastructures**

### *3.1. Une volonté étatique*

Contrairement à une idée reçue, ces zones ne se sont pas créées sous l'impulsion des investissements du secteur privé mais elles reposent entièrement dans leur stade initial de développement sur une politique volontaire des Etats. La formation de ces triangles de croissance répond à un souci de restructuration de l'économie nationale. L'ouverture des frontières et leur défonctionnalisation partielle sont un préalable indispensable à toute coopération transfrontalière. Or dans le cadre des triangles de croissance, elles correspondent pour les gouvernements partenaires, non à une volonté de se rapprocher de leurs voisins, mais à une solution conjoncturelle visant à sortir de l'impasse où les ont menées les politiques économiques adoptées antérieurement (Marty, 1996). Dans les années 1980, le gouvernement de Singapour se heurte à des contradictions internes entraînées par le décollage très rapide de son économie. Son essor est freiné par une perte de compétitivité due à l'augmentation du coût de la main-d'œuvre et du foncier. Il opte alors pour une délocalisation des industries intensives en main-d'œuvre et consommatrices d'espace.

Dans ce contexte, l'ouverture forcée des espaces limitrophes constitue une réelle opportunité. A la suite de la chute des prix du pétrole dans les années 1980, le gouvernement indonésien délaisse sa politique protectionniste de substitutions aux importations au profit d'une industrialisation pour l'exportation financée par des capitaux étrangers. Côté malaysien, la récession de 1985 marque le début d'une plus grande autonomie régionale. Le gouvernement de Johore peut ainsi décréter, contre l'avis du pouvoir central, un rapprochement avec la Cité-Etat afin d'attirer les délocalisations des multinationales basées à Singapour.

### 3.2. Des infrastructures publiques

Dans le cadre du développement économique des îles de l'archipel Riau, on constate que les gouvernements singapouriens et indonésiens sont à l'origine même de la gestion et de la construction des infrastructures. Le développement de l'île de Batam est entièrement dirigé, planifié et géré par le pouvoir central de Jakarta sans aucune intervention des autorités locales (Nur, 1996 pp. 168-193 et pp. 331-340). Il est officiellement à la charge de deux acteurs publics : la BIDA (*Batam Industrial Development Authority*) et la municipalité de Batam. La BIDA est un organisme créé par le gouvernement central et qui dépend directement de lui tandis que la municipalité est soumise au gouvernement local au niveau provincial. Or, les décisions sont toutes prises d'en haut par l'intermédiaire de la BIDA et non par la municipalité. Côté singapourien, le projet est entièrement planifié et dirigé par l'*Economic Development Board (EDB)*, l'agence du développement économique de Singapour. Deux entreprises d'Etat singapouriennes, la *Singapore Technologies Industrial Corporation (STIC)* et le *Jurong Environmental Engineering (JEE)* se chargent du développement et du financement de l'ensemble des infrastructures industrielles. Elles appliquent les mêmes techniques que celles utilisées dans le développement des zones industrielles de Singapour. De même, l'entreprise publique singapourienne *Sembawang* a créé de toute pièce un chantier naval sur l'île de Karimun. Sans cette intervention étatique lourde, rassurante pour les entrepreneurs, les multinationales n'auraient sûrement pas délocalisé une partie de la production. Une enquête menée en 1995 auprès des investisseurs de la principale zone industrielle de Batam (*Batamindo*) montre ainsi que l'argument qui les a convaincu de s'installer à Batam n'est autre que « l'engagement politique des gouvernements indonésien et singapourien » tandis que la disponibilité d'une main-d'œuvre peu coûteuse apparaît seulement en seconde position dans les résultats du questionnaire.

L'implication du secteur public est tout aussi forte dans l'Etat de Johore où le développement économique est complètement encadré par la *Johore Corporation*, une entreprise publique créée par le gouvernement de l'Etat en 1970. La *Johore Corporation* a acquis en 20 ans la réputation d'être un conglomérat commercial dynamique et diversifié capable de répondre rapidement aux fluctuations du marché. Dans le cadre du triangle de croissance sud, elle est le principal maître d'œuvre des projets effectués non seulement dans l'Etat de Johore mais aussi dans les provinces indonésiennes de Riau et de Sumatra Ouest. En Indonésie, ses activités privilégient le développement des zones industrielles (l'une à Padang, l'autre à Dumai), l'acquisition de plantations de palmiers à huile et l'établissement d'infrastructures de santé (hôpitaux à Dumai et à Padang).

## II. LE TRIANGLE DE CROISSANCE SUD : UN DEVELOPPEMENT TRANSFRONTALIER A COURT TERME ?

Presque 15 ans après l'implantation et la mise en place du développement du triangle de croissance sud, il est possible d'établir un premier bilan.

## 1. Batam : pôle de croissance ou enclave d'exportation ?

### 1.1. Des indicateurs de croissance en hausse au début des années 1990

Depuis l'appartenance de Batam au triangle SIJORI, tous les indicateurs de croissance ont connu une très forte hausse. Batam, simple île de pêcheurs et d'agriculteurs dans les années 1980, est devenu une base de production pour l'exportation de nombreuses multinationales originaires de Singapour. Le taux d'investissements privés cumulés jusqu'à la fin de 1994 (4,1 milliards de \$US) est quatre fois plus important que celui de 1989 (1,1 milliard de \$US). Entre 1990 et 1994, 75 000 emplois ont été créés, le taux de croissance annuel de la population a été de 11,3%, celui du PIB a atteint 25,6 % et la valeur des exportations a augmenté en moyenne de 98,8% par an. L'année 1990 est véritablement le tournant de cette croissance : les investissements étrangers sont passés de 65 millions US\$ en 1988 à 300 millions US\$ en 1990, soit une croissance deux fois supérieure à celle de l'Indonésie, la valeur des exportations de 44 millions US\$ à 150 millions US\$ et la population de 80 000 à 107 000. Les secteurs du tourisme et de l'agro-industrie, totalement négligés avant la formation du triangle, sont désormais en pleine expansion : l'affluence des touristes singapouriens se limitait à 5 000 par mois au milieu des années 1980 contre plus de 30 000 en 1990.

Le paysage des îles Riau a été totalement remodelé par ces investissements massifs. Les infrastructures les plus visibles sont les zones industrielles qui ont essaimé sur l'ensemble de l'île de Batam. La plus importante, la *Batamindo Industrial Park* (BIP) a ouvert en 1991 ; sa construction résulte d'un investissement co-joint entre les entreprises publiques singapouriennes (STIC et JEE) chargées de l'élaboration du projet, de la construction des infrastructures et de leurs gestions et le groupe indonésien Salim, responsable du recrutement de la main-d'œuvre. La BIP est conçue comme une cité industrielle auto-suffisante avec des emplacements totalement équipés, des centres commerciaux sur place, des dortoirs pour les ouvriers, une mosquée, un centre médical, des restaurants et des banques. Juste à l'extérieur de cette zone industrielle, le *Batamindo Executive Village* est un complexe d'accueil pour les cadres singapouriens : country-club, logements de standing et espaces de distractions sont mises à la disponibilité des Singapouriens disposant d'une *smart card*, une carte facilitant les navettes entre Singapour et les îles Riau. Le Nord de l'île de Bintan est entièrement recouvert de complexes touristiques de luxe, comme le *Bintan Beach International Resort* ou le *Club Méditerranée* qui regroupent au sein d'un espace clos des hôtels de haut standing, des chalets de vacances, des piscines, des golfs, etc. Enfin, pour accroître l'espace disponible sur l'île de Batam, le gouvernement indonésien a construit une autoroute et des ponts reliant Batam aux îles Galang, Rempang et Galang Baru.

Les îles Riau et notamment Batam sont également devenues de nouveaux pôles migratoires depuis la formation du triangle de croissance sud. Les effectifs de Batam ont connu une croissance exceptionnelle passant de 38 700 habitants en 1980 à 80 000 habitants en 1988 puis 130 000 en 1992 et enfin 154 000 en 1994. Très rapidement, deux types de flux de main-d'œuvre se sont juxtaposés, l'un organisé, l'autre spontané. Dans la plupart des cas, les aménageurs des zones industrielles se chargent du recrutement et du logement de la main-d'œuvre. Les services offerts comprennent le recrutement, la formation initiale, la gestion des salaires, l'assurance et le logement des ouvriers. De jeunes femmes javanaises (entre 18 et 25 ans), embauchées pour une durée de 2 ans renouvelables, dans des industries de l'électronique et d'assemblage de composants, forment la majorité de cette main-d'œuvre (Nur, 1996). Les industries qui s'installent dans la zone industrielle de BIP bénéficient ainsi des services de

gestion des ressources humaines de PT Tunas Karya Indowasta : la moitié des 25 200 employés de la BIP ont été recrutés par cette société dans plusieurs villes de Java (Surabaya, Malang, Bandung et Jakarta) et de Sumatra (Palembang, Padang et Pekanbaru). En revanche, les migrants spontanés sont le plus souvent de jeunes hommes originaires de Sumatra. Au lieu de tenter leur chance en Malaisie, ils se dirigent vers Batam, véritable eldorado. Souvent sous-qualifiés, ils ont toutefois peu de chances de correspondre aux exigences des entreprises des zones industrielles. Cette inadéquation entre la qualification de la main-d'œuvre et les emplois à pourvoir est à l'origine d'une forte augmentation du chômage et d'un secteur informel continuellement mêlé aux activités officielles.

### *1.2. Un avenir incertain et une croissance économique remise en cause*

L'avenir de Batam semble s'assombrir. Le faible taux de réalisation des projets d'investissements pourtant acceptés par la BIDA reflète cette situation d'impasse (Nur, 1997). Seul le développement de *Batam Industrial Park* (BIP) se poursuit selon le projet initial tandis que les autres zones industrielles privées ont été abandonnées soit à l'état de projet, soit en cours de construction ou sont restées vides une fois terminées. Même signe d'essoufflement dans le domaine de l'hôtellerie. Le taux d'occupation ne dépasse pas les 40 à 50%. Le gouvernement indonésien a la désagréable impression d'avoir été floué. Batam n'était en fait qu'un des premiers jalons de la politique singapourienne de régionalisation économique (Nur, 1997, pp. 296-316). Depuis le début des années 1994-1995, les entreprises publiques singapouriennes ont élargi leur champ d'action à l'ensemble de l'Asie en privilégiant d'abord la Chine (851 projets) puis l'Inde (51 projets) et l'Asie du Sud-Est, notamment le Viêt-Nam et le Myanmar. Ces nouveaux investissements se concentrent dans la construction de zones industrielles, d'hôtels et de parcs immobiliers, d'infrastructures de transports et de centres commerciaux, voire même de villes nouvelles. Ces projets, le plus souvent clefs en main, sont les modèles du savoir-faire singapourien expérimentés et mis au point sur l'île de Batam. Batam est l'exemple type de la façon d'investir des Singapouriens à l'étranger. Ces derniers définissent tout d'abord l'activité principale à développer : dans le cas de Batam, il s'agit de l'industrie d'assemblage électronique. La recherche des opportunités d'investissement est ensuite définie en liaison avec l'activité principale. L'investissement en amont se traduit par l'aménagement de zones industrielles et la construction des locaux d'exploitation et en aval par des industries de cartonnages et les matières plastiques d'emballage. Le secteur des services est ensuite également développé avec l'implantation de cabinet de consultants, de recrutement et de formation, des services de transports, de location et de réparation d'équipements industriels, des services bancaires etc. Or, après avoir appliqué cette stratégie d'investissement à Batam et constaté son succès, le gouvernement singapourien se détourne de cette île et applique ce modèle de développement à d'autres lieux où les législations lui semblent encore plus favorables. Les gouvernements singapouriens et indonésiens ne partagent pas la même vision sur l'avenir de l'île : si, pour le gouvernement de Singapour, le rôle de Batam est de soutenir, même temporairement, la croissance de la Cité-Etat, en revanche le gouvernement indonésien avait placé dans Batam l'espoir de voir émerger à la périphérie de son territoire un nouveau pôle de croissance entraînant dans son sillage l'ensemble de l'économie indonésienne.

Loin d'être un pôle national de croissance, l'île de Batam tourne le dos à l'Indonésie et la dépendance complète de son économie envers Singapour fait de cet espace une simple banlieue de la Cité-Etat (Nur, 1997, pp. 318-324), une enclave incapable d'impulser un développement régional. Dans les années 1970, l'île devait ainsi servir pour l'ensemble de l'Indonésie de centre de transit et de transformation des matières premières avant exportation.

Cependant, l'orientation de Batam dans les années 1990 vers un secteur de l'électronique totalement dépendant des composants fournis par Singapour remet totalement en cause les projets de complémentarité entre l'île et le reste de l'Indonésie. De plus, en raison du statut de zone franche de Batam, les marchandises provenant ou se rendant vers d'autres territoires indonésiens sont soumises à des droits de douane. Cette situation ne favorise pas l'intégration économique de l'île à son territoire national. De plus, les infrastructures de transports de Batam sont totalement orientées vers Singapour : pour débarquer dans l'un des ports de l'île, il est nécessaire de transiter par Singapour car il n'existe aucune liaison directe entre Batam et l'Indonésie et le réseau de télécommunications de Batam étant rattaché à celui de Singapour, un appel depuis Batam vers l'Indonésie est facturé comme un appel international. De plus, le gouvernement indonésien n'a mis en place aucun projet incitant les entrepreneurs privés nationaux à réutiliser les infrastructures existantes. La majeure partie des investisseurs sont des étrangers et seul le groupe indonésien Salim a été impliqué dans le développement de l'île. Sous Suharto, ce groupe bénéficiait du soutien personnel du président, d'un accès privilégié au marché et de facilités en tous genres. La fin de Suharto, les pressions du FMI pour la transparence financière et la crise économique et politique ont considérablement affaibli le groupe Salim qui est contraint de liquider ses investissements, mais aucune autre entreprise indonésienne n'est en mesure de les reprendre à son propre compte.

Batam n'est pas non plus un pôle de croissance régional. Elle permet au pouvoir central de récolter des devises mais elle n'a suscité ni une décentralisation des activités économiques en dehors de Java ni la croissance des autres provinces de Sumatra. Le développement de Batam a même eu tendance à capturer les investissements étrangers qui se dirigeaient auparavant vers des villes millionnaires comme Medan (Sumatra Nord). De même des activités spécifiques à Sumatra Nord comme l'aquaculture ou le maraîchage ont été relocalisées dans les îles de l'archipel de Riau afin de profiter de la proximité du marché de consommation singapourien. Enfin, les investissements publics se sont massivement orientés vers Batam au détriment des autres villes sumatranaises : la zone industrielle de Batamindo a coûté 450 millions de \$US au gouvernement indonésien tandis que les projets de construction d'un nouvel aéroport à Medan et à Padang (Sumatra ouest) ont été abandonnés.

### *1.3. Crise sociale et environnementale*

La croissance économique générée par la coopération économique du triangle SIJORI a paradoxalement plongé Batam dans une crise sociale importante. Le taux de chômage a de même connu une très forte croissance. En dehors des chiffres publiés par le Service des Ressources Humaines qui sous-estime le phénomène, l'augmentation du chômage à Batam peut être concrètement appréhendée par la croissance de la petite criminalité et l'essor des secteurs informels. L'acquisition même d'un emploi n'est pas synonyme de bien être pour la main d'œuvre vivant sur l'île de Batam : les logements sociaux ont été oubliés des plans d'aménagement. La situation du marché du logement à Batam est paradoxale : 2 000 bungalows vides au milieu de 20 000 logements illégaux et précaires. Actuellement, 80% des terrains destinés au développement de l'habitat sont concédés à des promoteurs privés qui privilégient les complexes résidentiels pour moyens et hauts revenus. La clientèle visée est celle des Singapouriens désirant construire une résidence secondaire sur l'île de Batam. La cible est cependant manquée car les Singapouriens ne désirent pas acheter un logement dont, d'après la législation indonésienne, ils possèdent non pas le terrain mais seulement un droit d'usufruit pendant une durée de 10 ans. A l'inverse, les investissements, qu'ils soient publics ou privés, placés dans la construction de logements pour les bas-revenus sont nettement insuffisants. Ne trouvant de loyers adaptés à leurs salaires, les ouvriers du bâtiment ou des

zones industrielles ont construit leur propre logement sur des terrains publics. Or, le coût du transport étant prohibitif sur l'île de Batam, ceux résidant en dehors des parcs industriels sont contraints de dépenser 30% leur salaire pour se rendre sur le lieu de travail. De plus, la BIDA perçoit ce type d'habitations spontanées, qualifiées d'ailleurs d'illégales, non comme une solution à la crise du logement des plus démunis mais comme un problème qu'il faut absolument éradiquer et dont l'origine serait l'afflux massif de populations. Cette forte croissance de l'habitat illégal est en fait le résultat de la totale absence de politique publique concernant le logement. En effet, dès 1989, il était prévu que le peuplement de Batam s'effectuerait par l'immigration. Or, la grande majorité des habitants des logements illégaux travaillent dans le secteur formel. Les planificateurs n'ont pas réussi à faire face à cette migration alors même que le taux de croissance de la population est inférieur à celui prévu dans le schéma directeur.

Les problèmes environnementaux se multiplient également sur l'île de Batam : érosion accélérée des sols, pollution des eaux par l'absence de traitement des déchets ou encore dégradation des ressources forestières. Ils résultent d'un plan d'aménagement trop sommaire qui se contente de planifier uniquement les zones industrielles et touristiques et les grands projets d'infrastructures (route, port, aéroport). Cette situation est exacerbée par la multiplication des logements illégaux : pour éviter d'être expulsés, les habitants irréguliers construisent dans les zones classées inconstructibles ou inondables. La politique à court terme d'exploitation des ressources naturelles remet même en cause la survie des îles de Riau. Le sable des îles est ainsi exporté depuis une vingtaine d'années vers Singapour pour accroître par remblaiement la superficie de la Cité Etat. La surexploitation des fonds marins a abouti à la disparition de nombreuses petites îles et à la destruction de coraux. Ce préjudice porte directement atteinte aux activités économiques des populations locales et notamment aux *Orang Laut*, les peuples de mer, contraints à plusieurs reprises d'abandonner leur port d'attache.

## **2. Un développement davantage animé par un esprit de concurrence que par un souci de coopération**

### *2.1. Un climat de méfiance réciproque*

Méfiance de l'Indonésie et la Malaisie envers Singapour, l'initiateur du projet, accusé d'exploiter ses partenaires et de privilégier la diaspora chinoise au détriment des autochtones malais et indonésiens. La presse indonésienne et malaisienne dénonce régulièrement le terme même de « triangle de croissance ». Une croissance, certes, mais pour qui ? Les effets de synergie attendus de cette coopération et favorisant la croissance des trois partenaires semblent surtout profiter à Singapour. D'après *Asiaweek* du 31 juillet 1992, la Cité-Etat ne représente que 3% de l'espace de SIJORI, mais capte plus de 90% des bénéfices. Kuala Lumpur a toujours émis des réserves sur la poursuite de la coopération entre Johore et Singapour. Elle renforce d'abord les déséquilibres économiques à l'échelle régionale alors que le but du gouvernement est au contraire de les réduire<sup>19</sup>. Le gouvernement malaisien dénonce ensuite le caractère « impérialiste » du triangle de croissance SIJORI. Relégué à un rôle de puissance secondaire et non de moteur, le gouvernement malaisien considère de plus en plus que l'Etat de Johore est exploité par Singapour.

---

<sup>19</sup> La croissance économique de la Malaisie est profondément déséquilibrée. Elle est concentrée sur la côte ouest et dans les régions urbaines dont le sud de Johore fait partie.

Méfiance de Singapour, une Cité-Etat composée d'une population majoritairement de descendance chinoise, envers ces deux grands voisins malais. Les discussions récurrentes entre la Malaisie et Singapour sur l'approvisionnement en eau de cette dernière sont à cet égard révélatrices des tensions sous-jacentes entre les deux Etats : l'Etat de Johore fournit 40% des besoins en eau de Singapour mais le gouvernement fédéral malaisien remet régulièrement en cause ces contrats et menace de ne pas les renouveler en 2011 et 2061. Pour y remédier en partie, le gouvernement singapourien a décidé de construire une usine de dessalement d'eau de mer à Tuas et deux autres projets sont actuellement à l'étude.

Méfiance entre Johore et Riau car ces deux régions se sentent davantage en position de concurrence vis-à-vis de Singapour que de complémentarité. Le ministre du commerce et de l'industrie malais remarque ainsi que « la Malaisie ne sait rien des accords entre l'Indonésie et Singapour et vice-versa » (*Straits Times*, 3 octobre 1991). Singapour pourrait se servir de ses relations avec l'Indonésie comme contrepoids vis-à-vis de la Malaisie. Les contrats passés avec Riau et Johore pour l'approvisionnement en eau de la Cité-Etat sont ainsi identiques.

Méfiance enfin du gouvernement indonésien envers les investissements malaisiens. Le gouvernement indonésien a condamné les achats massifs de terrains à Riau par les Malaysiens et décidé en 1997 le gel des nouveaux investissements étrangers dans les plantations. Il dénonce tour à tour : une colonisation rampante dans une province culturellement proche de la Malaisie, et où les revendications d'autonomie sont de plus en plus vives, ainsi que la mentalité impérialiste des investisseurs qui recherchent des terres et une main-d'œuvre bon marché mais refusent de développer à Riau les filières d'aval. L'interdiction est levée en 1998 à la suite des protestations émanant à la fois des gouvernements de Johore et de Riau.

## 2.2. Concurrence portuaire et doublet d'infrastructure

Conçu au départ pour créer des effets d'agglomération, le triangle sud est désormais dominé par des logiques de concurrence. Dans l'impossibilité et devant le refus d'un aménagement global à l'échelle de la zone couverte par la coopération transfrontalière, le problème n'est plus désormais une pénurie des projets d'infrastructures mais bien celui d'un foisonnement de plans et de projets concurrentiels. L'évolution des infrastructures portuaires et pétrochimiques sont symptomatiques de ce climat concurrentiel exacerbé.

L'Etat de Johore souhaite ainsi sortir de l'ombre de Singapour en développant ses propres infrastructures. Le port de Tanjung Pelapas (PTP), situé à l'extrême sud de la péninsule malaise et à proximité du second pont construit entre Johore et Singapour, s'affirme désormais comme un rival direct du port de Singapour. La première phase de construction de PTP a coûté près d'un milliard de \$US financés par un accord de privatisation signé le 15 mars 1995 entre le gouvernement malaisien, l'Autorité Portuaire de Johor et Seaport Terminal. L'ouverture officielle du port date seulement du 13 mars 2000 et lors de ces 6 premiers mois d'exploitation en 2000, PTP n'a géré que 48 668 Equivalent vingt pieds (EVP). Le port de Tanjung Pelapas jouit cependant de nombreux avantages : il est capable d'accueillir comme Singapour les navires port-conteneurs de la dernière génération dont la taille, supérieure de 20 % aux plus gros navires actuels, nécessite un tirant d'eau supérieur, mais ses coûts de manutention sont inférieurs de 50% à ceux pratiqués par PSA (*Port of Singapore Authority Corporation*) et il dispose d'un vaste espace foncier disponible et peu coûteux (l'ensemble a été construit au milieu des mangroves) lui permettant d'attribuer aux plus grands opérateurs des quais préférentiels. Cette extension continue des capacités et l'amélioration de la qualité des services ont permis au port de Tanjung Pelepas d'attirer des

opérateurs maritimes en les détournant du port de Singapour. En août 2000, l'armateur danois Maersk Sealand, le premier transporteur de conteneurs du monde, décide de transférer la totalité de ces activités situées à Singapour vers le nouveau port de PTP et de participer à hauteur de 30% au capital de PTP. Cette relocalisation de Maersk Sealand a un rôle majeur dans la redistribution des flux : manque à gagner de 2 millions d'EVP pour Singapour et effet catalytique pour attirer d'autres transporteurs. En avril 2002, l'armateur taiwanais Evergreen Marine annonce un même transfert de ces activités à partir d'août 2002, date de l'expiration de son contrat avec PSA. Evergreen est le second plus gros client de PSA : il a contribué en 2001 à 7% de son activité et à 1,2 millions d'EVP sur les 15,5 millions traités par PSA. La compagnie Japan's K Line a également annoncé son intention de transférer ces activités vers PTP. Le port de Tanjung Pelapas inexistant à l'échelle du monde en 1997 est en passe en 2002 de devenir le 15<sup>ème</sup> port mondial.

Une logique similaire incite le gouvernement indonésien à réorganiser les ports de l'archipel en concentrant les activités et les investissements sur quelques plates-formes portuaires. Pour la partie occidentale, les ports de Tanjung Priok et Batam ont été choisis. Bien avant la formation du triangle de croissance sud, l'objectif du gouvernement indonésien a toujours été de créer un port capable de détourner le trafic maritime de Singapour. Batam connaît la situation idéale mais pour l'instant les capitaux sont insuffisants pour pouvoir concurrencer Singapour.

Face à la montée de cette concurrence, le gouvernement singapourien opte pour une internationalisation et une modernisation continue de ses infrastructures. Pour renforcer la confiance et pour adapter le territoire aux nouvelles exigences du transport maritime, le gouvernement s'est lancé dans une politique de modernisation de ses infrastructures : projet d'agrandissement du port conteneur et création d'un port d'accueil pour les grands navires de croisières qui traversent la région. Et surtout, le dernier objectif est de transformer Singapour en une « île intelligente », un pôle d'interconnexion mondiale de l'information et de la télécommunication. En 1986, le *National Computer Board* lance le plan *National Information Technology Plan* dont le but est de permettre aux entreprises d'accélérer leurs transactions et d'accéder aux banques de données locales et internationales. Tous les organismes publics sont désormais connectés au réseau afin de réduire le coût et le temps d'immobilisation liés aux procédures administratives. *TradeNet* permet ainsi de traiter par Internet les procédures d'importation, d'exportation et de transbordement du trafic maritime et aérien. L'objectif du plan IT 2000 de 1998 est de relier chaque Singapourien au réseau par la formation de corridors multimédia. De plus, PSA se positionne dans un marché global en ayant une participation financière dans 13 ports en dehors de son territoire, soit une capacité en dehors de Singapour de 7,5 millions d'EVP. En avril 2004, PSA a ainsi acheté 80% des parts du port belge Hesse-Noord Natie (HNN), une acquisition de 650 millions d'euros.

Dans le domaine de la pétrochimie, le même esprit de concurrence aboutit à la construction de doublet d'infrastructure. Le gouvernement singapourien a implanté un complexe pétrochimique sur l'île de Jurong alimenté par les gisements de gaz naturel de Natuna (île indonésienne en mer de Chine du Sud). Or le gouvernement de Johore associé au gouvernement fédéral dispose de son propre plan de développement de complexe pétrochimique à Tanjung Lepas (Johore). L'objectif avoué est d'entrer directement en concurrence avec Singapour. La création de deux complexes pétrochimiques situés aussi près l'un de l'autre soulève à moyen terme le problème de leur approvisionnement et de l'écoulement des productions.

### **III. LE TRIANGLE DE CROISSANCE NORD : UN PROJET DE DEVELOPPEMENT DURABLE ?**

Pour les gouvernements d'Asie du sud-est, la coopération transfrontalière de SIJORI est une réussite économique sans précédent et elle les a incités à multiplier les projets de triangle de croissance. Ainsi, le gouvernement malaisien souhaite mettre en place un « triangle nord » : il réunit par-delà le détroit de Malacca, la côte ouest de la péninsule malaise (Etats du Nord de la Malaisie soit Perlis, Perak, Kedah et Penang), le sud de la Thaïlande (14 provinces) et la côte est de Sumatra (les provinces d'Aceh et de Sumatra Nord dans un premier temps auxquelles se sont ajoutées celles de Sumatra Ouest en décembre 1995 et Riau en mars 1997). S'inspirant du fonctionnement économique du triangle sud, le triangle nord s'en distingue néanmoins en inscrivant dans ces objectifs la nécessité de penser à un développement durable dans la mise en place de cette nouvelle zone de coopération transfrontalière.

#### **1. Le triangle de croissance sud**

##### *1.1. Modèle*

C'est sur le même type de complémentarité que celui présent dans le triangle sud que souhaite se développer le triangle nord. Même si les disparités économiques ne sont pas aussi marquées que dans le cas du triangle sud, la logique est rigoureusement identique. Certes, les ressources naturelles du côté thaïlandais et indonésien sont assez similaires, mais il existe des différences économiques marquées entre ces deux régions et la partie malaise. Le nord de la péninsule malaise dispose d'un revenu par habitant trois fois supérieur à celui du nord de Sumatra, et quatre fois supérieur à celui du sud de la Thaïlande (Thant et Tang, 1996 p. 36). Les structures des trois éléments essentiels de la production (le foncier, la main-d'œuvre et le capital) sont très contrastées. Si le sud de la Thaïlande et le nord de Sumatra apparaissent à bien des égards comme sous-industrialisés par rapport à la région malaise, leur disponibilité foncière est en revanche un atout considérable pour leur développement futur. La situation de la région malaise est assez similaire à celle connue par Singapour il y a une quinzaine d'années. Par manque d'espace et de main-d'œuvre, la ville de Penang, longtemps pôle d'attraction pour les investisseurs industriels, connaît actuellement un déclin relatif (de 610 millions de dollars US investis en 1990, elle n'en attire plus que 188 millions en 1993). Le triangle nord pourrait donc se construire autour du pôle de Penang.

Au cours des années 1990, les flux entre Penang et Medan se sont considérablement intensifiés même si les logiques à l'œuvre ne sont pas nécessairement celles préconisées par la BAD. Ainsi, l'hypothèse retenue par celle-ci d'une délocalisation des opérations d'assemblage dans le domaine de l'électronique grand public depuis Penang vers les régions sumatranaises s'avère pour l'instant peu probante. Une synergie s'est créée dans ce secteur entre les multinationales, les fournisseurs de composants, les producteurs locaux et les instituts de formation regroupés dans les zones industrielles de Penang. Les entrepreneurs préfèrent délocaliser une partie de leur production dans l'Etat immédiatement limitrophe, celui de Kedah permettant un gain de temps de transport. En revanche, les zones industrielles de la ville de Medan accueillent depuis les années 1994-1995 des entreprises malaises spécialisées dans l'agro-industrie (usines de congélation de poissons et conserveries de fruits), la fabrication de meubles en rotin ou en bois de plantation (hévéa notamment), la production à partir de latex ( fabriques de gants et de ballons) ou encore de plastique. Les délocalisations dans ces secteurs concernent généralement les produits bas de gamme. Cette tendance devrait s'accroître avec le projet de former un couloir industriel s'étendant de Medan à Belawan. Le

financement prévu est un investissement commun entre l'entreprise publique, la *Penang Development Corporation* et le gouvernement régional de Sumatra Nord. Les entrepreneurs interrogés affirment avoir choisi Medan pour son faible coût de la main-d'œuvre, sa position centrale dans la collecte de matières premières du nord de Sumatra et ses infrastructures. Certains parmi eux, d'origine chinoise, évoquent également l'importance des liens culturels et des filières géodialectales : les Hokkiens (originaire du Fujian) sont majoritaires à Penang et à Medan, tandis que plus au sud, à Kuala Lumpur et à Riau, ce sont les Hakka.

La région nord de Sumatra est également en passe de redevenir l'arrière pays agricole de Penang. Elle approvisionne l'île en poissons frais et en fruits et légumes (200 000 tonnes par an) cultivés sur les sols volcaniques des hautes terres situées à une soixantaine de kilomètres de la côte. Si les productions maraîchères sont similaires à celles des hautes terres de Cameron Highland et Kinta Highland en Malaisie, leur coût de revient est inférieur de 70%. De ce fait les horticulteurs des Etats du nord de la Malaisie, confrontés de surcroît au problème du recrutement en période de récolte, ont désormais opté pour des activités plus délicates et nécessitant des capitaux comme la culture des orchidées blanches destinées au marché japonais.

### *1.2. Contre-modèle*

Néanmoins, si la logique de départ est similaire, le cadre dans lequel s'inscrit cette coopération est profondément modifié. Les accords informels et l'absence d'institutionnalisation qui a prévalu dans le triangle de croissance sud jusqu'en 1994, date de la signature d'un « *Memorandum of Understanding* » trilatéral et intergouvernemental entre les trois partenaires, sont désormais perçus comme une base trop incertaine. D'après les partenaires du triangle de croissance nord, ils nuisent à la bonne répartition des bénéfices entre les partenaires (Singapour face à la Malaisie ou l'Indonésie), entre le gouvernement central et les pouvoirs locaux (l'Etat de Johore face au gouvernement central de Kuala Lumpur, la municipalité de Batam face à la BIDA représentant les intérêts de Jakarta), et entre les acteurs eux mêmes (les autochtones face aux migrants...). Tous ces écueils sont perçus comme la conséquence de l'absence d'un cadre légal soigneusement défini. Désormais, les nouveaux projets sont fortement institutionnalisés. Si le développement de SIJORI s'est effectué sans principes, ni règles ou réglementations, à l'inverse dans le cadre du triangle nord, un accord trilatéral et intergouvernemental est signé dès juillet 1993 pour officialiser la formation de cette coopération régionale transfrontalière et une étude a été demandée à la Banque Asiatique de Développement (BAD) afin de fixer un programme précis : projets, échéances, moyens financiers et techniques etc. La BAD a un rôle d'étude, de propositions et de dialogue ; elle n'impose rien mais joue le rôle d'intermédiaire entre les partenaires en facilitant les échanges et en organisant des réunions de coopération à tous les niveaux. La mise en place d'étude prospective explique sans doute en partie une place plus grande faite aux projets de développement durable et à la création d'institutions transnationales.

## **2. Gérer en commun les ressources naturelles**

### *2.1. Les ressources halieutiques*

Au lieu d'exploiter simplement les différences des niveaux de développement de part et d'autre de la frontière, le projet du triangle nord est également de rationaliser l'exploitation des ressources naturelles en réalisant des projets communs. Le but est de résoudre des conflits latents dans la région, d'effectuer des économies d'échelles et de tenir davantage compte de

l'environnement. Le projet sur l'exploitation des ressources maritimes combine ainsi ces trois objectifs. Les tensions à l'intérieur du détroit de Malacca sont très vives entre les Etats riverains concernant les droits d'exploitation des ressources maritimes. L'ensemble de la côte-est sumatranaise est très poissonneuse, mais largement sous-exploitée du fait de l'insuffisance et du manque d'efficacité de la flotte de pêche et des capacités de transformation des produits de la mer. Situation presque paradoxale puisque aussi bien la Thaïlande que la Malaisie ont surexploité leurs fonds marins de façon incontrôlée. En Thaïlande, les ressources de la mer s'épuisent et la détérioration de la mangrove pose de sévères problèmes de croissance. De cette présence, de part et d'autre du détroit de Malacca, de zones surexploitées et de zones sous-exploitées naissent de nombreuses tensions. Régulièrement les autorités respectives arrêtent des embarcations pour pratique illégale de la pêche. Les relations entre la Thaïlande et l'Indonésie sont particulièrement tendues. Une législation commune permettrait d'apaiser ces tensions. De ces conflits est née l'idée de mettre en place une autorité capable de gérer les ressources maritimes (l'autorité pour le développement de la pêche maritime ou MFDA). Son rôle est de rendre effective une législation tripartite concernant la pêche afin d'obtenir des bénéfices mutuels plutôt que des profits nationaux à court terme et surtout de rationaliser l'exploitation de la zone côtière du détroit de Malacca. De plus, des accords bilatéraux entre la Malaisie et la Thaïlande d'une part, la Thaïlande et l'Indonésie d'autre part, permettent d'étendre les zones de pêche aux eaux territoriales limitrophes. Une telle organisation permet également d'effectuer des économies d'échelles en se chargeant elle-même de la commercialisation, de la distribution, de la promotion.

## *2.2 L'exploitation du gaz naturel*

En 1979, la Thaïlande et la Malaisie ont signé un MOU pour exploiter en commun les réserves de gaz du golfe de Thaïlande et mettre ainsi fin aux tensions provoquées par les revendications des deux pays sur ces ressources en hydrocarbures. Cette zone divisée en trois blocs (A-18, B-17 et C-19) est gérée par une autorité conjointe de Malaisie et de Thaïlande (MTJA) qui représente à parts égales les intérêts des deux pays. Dans le cadre du triangle de croissance nord, les projets de coopération se sont multipliés. Une compagnie américaine de pétrole, Triton, a découvert de nouveaux champs de ressources naturelles dans le block A-18. D'après un accord signé en avril 1998, Triton conserve 30% des ventes et les entreprises nationales pétrolières de Thaïlande (PTT) et de Malaisie (Petronas) se partagent à parts égales le reste. La Thaïlande et la Malaisie ont investi conjointement 2,42 milliards de dollars dans la construction d'usines de liquéfaction et de 3 oléoducs : le premier, off-shore sur 255 km, doit acheminer du gaz jusqu'à la côte de Songkhla, une province sud de la Thaïlande ; le second, long de 86 km relie Songhla à la frontière entre la Thaïlande et la Malaisie et le dernier, de seulement 9km, fait le lien entre la frontière et Perlis, un Etat de la Malaisie septentrionale. L'objectif est d'arriver à une autosuffisance énergétique et de favoriser la formation d'une zone industrielle transfrontalière utilisant ce gaz naturel. Une étude est actuellement en cours pour effectuer des transferts d'énergies entre le complexe énergétique de Lhokseumawe dans la province d'Aceh et région nord de la péninsule malaise dont la croissance est freinée par la baisse de ses stocks pétroliers et gaziers.

## **3. Développer en commun les infrastructures**

Les principes d'économies d'échelles, de spécialisation et de rationalisation des investissements sont à la base même des projets de développement des infrastructures mis en œuvre à l'échelle du triangle nord. Des investissements, impossibles à réaliser auparavant par chacun des membres isolément, le deviennent en se regroupant. Si la tendance est à la

coopération et non à la scission, il devient inutile de multiplier le même type d'infrastructure et donc de dépense. Une spécialisation plus grande fondée sur l'exploitation des avantages comparatifs de chacun permet d'obtenir une croissance pour l'ensemble de la région, d'accéder à un marché régional plus vaste et de rendre possible des transferts de technologie. L'objectif prioritaire de cette zone de coopération est de promouvoir et de rationaliser les investissements directs. Faire ensemble ce qui est impossible de réaliser séparément serait ainsi la nouvelle logique de cette seconde génération de triangle de croissance.

### *3.1. L'intégration du sud de la Thaïlande aux infrastructures du nord de la Malaisie*

L'éloignement de Bangkok et des centres économiques du nord a pour corollaire une intégration du sud de la Thaïlande aux infrastructures des Etats du nord de la Malaisie. Une interconnexion électrique a ainsi été réalisée dès 1981 entre la Thaïlande et la Malaisie et les projets actuels visent à en améliorer les capacités. Près de 30% des exportations de caoutchouc des provinces sud de la Thaïlande transitent par le port de Penang contre 36% par Bangkok et 27% par Songkhla. Les conteneurs sont transbordés au terminal frontalier de Padang Besar, où les procédures de passage de la frontière entre les deux pays ont été simplifiées, et acheminés jusqu'au terminal de Butterworth (24 415 E.V.P. en 1995). Afin de faire face à l'augmentation du trafic, un doublement des voies est en cours. Trois routes relient la Thaïlande à la Malaisie ; la route principale, Hat Yai-Sadao-Penang est prolongée par l'autoroute Nord-Sud jusqu'à Singapour. Tous les projets vont dans le sens d'une meilleure interconnexion des réseaux routiers : construction d'un pont transfrontalier sur la rivière Kolok à Narathiwat qui permettrait une meilleure liaison avec l'autoroute Est-Ouest malaisienne, d'une route directe reliant Yala à Kedah et une autre de Satun à Perlis. Le programme le plus ambitieux, et encore à l'étude actuellement, consiste en la création d'une zone industrielle transfrontalière s'inspirant de celle réalisée entre les Etats Unis et le Mexique.

### *3.2. Les améliorations des infrastructures portuaires dans la partie septentrionale du détroit de Malacca*

Dans le détroit de Malacca, les flux méridiens, de nature essentiellement transocéanique, sont dominés par le port de Singapour. Cette plate-forme portuaire se trouve au centre d'un faisceau complexe d'interconnexions régionales maritimes qui lui assure un très vaste hinterland international. Les ports du nord du détroit, qui ne constituent qu'une des branches de ce réseau, sont réduits à un rôle relativement secondaire : Singapour réexporte ainsi près de 90% des exportations par conteneur de Penang et de Belawan. Les partenaires du triangle nord perçoivent différemment cette suprématie. Pour la côte est de Sumatra et la Thaïlande méridionale, le port singapourien est un atout pour sortir de leur situation de périphérie. Le volume et la valeur des exportations des ports de Belawan ou de Songkhla ne sont pas suffisants pour justifier l'escale des grands armements. De plus, les exportations y étant nettement supérieures aux importations, les affréteurs sont obligés de payer une surtaxe de 200 \$ par conteneur vide. La proximité de Singapour permet un branchement quotidien aux circuits commerciaux mondiaux sans avoir à en assumer le coût. En revanche, pour le gouvernement malaisien, cette dépendance est politiquement inacceptable et toute sa politique de modernisation des infrastructures portuaires de Port Klang et de Penang a pour objet de détourner vers ses ports une partie des échanges maritimes de la Cité-Etat. Son objectif est de récupérer non seulement les flux de transbordements malaisiens vers Singapour mais aussi ceux de Belawan et de Songkhla.

L'objectif est donc de créer un nouveau pôle d'infrastructures capable de rivaliser avec celui de Singapour. Depuis 1996, une nouvelle zone portuaire aménagée dans la partie occidentale de Port Klang est opérationnelle : *Westport* est un port en eau profonde disposant de 17 quais et une capacité de 1 million d'EVP par an. Ce port désormais privatisé est géré par *Kelang Multi Terminal* ; en 2000, Hutchison International Terminal, une filiale du groupe hongkongais Hutchison Whampoa Group qui gère 10% du trafic mondial de conteneurs, a racheté 30% du capital de Kelang Multi Terminal. La même logique est à l'œuvre dans le développement des infrastructures terrestres. La collaboration entre les sociétés malaisienne et thaïlandaise des chemins de fer a abouti en juin 1999 à la création d'un pont ferroviaire de conteneurs entre Bang Sue (Bangkok) en Thaïlande et Port Klang en Malaisie ; 28 navettes sont effectuées chaque semaine soit l'équivalent de 1 500 EVP. Deux compagnies maritimes, P&O Nedllyod et Hong Kong's Orient Overseas Container Line (OOCL) utilisent ce service de pont terrestre depuis novembre 1999. Le transport par rail demandant 60 heures de voyage contre 3 à 4 jours par la mer via Singapour, il permet de réaliser un gain de temps de transit et une économie évaluée par la compagnie Nedllyod's de 10% sur le coût du transport. Un autre projet déjà ancien mais qui revient régulièrement sur le devant de l'actualité, celui d'un pont terrestre à hauteur de l'isthme de Kraa, le *Southern Seaboard* (SSB), permettrait également de court-circuiter Singapour pour se rendre dans la mer de Chine méridionale.

#### 4. Un projet d'aménagement régional des périphéries

Les régions indonésienne et thaïlandaise du triangle nord sont des espaces que l'indépendance a souvent marginalisés et délibérément placés en situation de périphérie alors qu'elles auraient pu jouer un rôle central. A propos des îles extérieures de l'Indonésie dont Sumatra fait partie, Charras (1993 p. 184) note que « la fragmentation provinciale, l'hypercentralisation de Jakarta, auxquelles il faut ajouter la trop longue fermeture de l'espace national sur lui même, ont laminé l'énergie de ces centres extérieurs ». Ces espaces périphériques perçoivent donc ce projet de coopération transfrontalière comme une chance de développement et d'affirmation de leur autonomie. Le triangle nord fait partie d'un programme plus vaste de rééquilibrage spatial de la croissance tandis que les objectifs du triangle sud, comme l'exemple de Batam l'a souligné, étaient uniquement de stimuler la croissance nationale. Le sud de la Thaïlande, longtemps exclu de la croissance, concentre ainsi les programmes de développement les plus ambitieux du gouvernement thaïlandais. Le *Southern Seaboard*, pont terrestre entre le golfe de la Thaïlande et la Mer d'Adaman, doit favoriser l'essor économique de cette région en attirant des zones industrielles spécialisées dans la pétrochimie autour des ports. Cette région bénéficie également des délocalisations industrielles de Bangkok où le coût de la main-d'œuvre est prohibitif. Pour le gouvernement indonésien, le triangle nord est une des prolongations des grandes orientations de 1993 qui mettent l'accent sur les politiques de développement régional. Il a financé en 1990 une étude portant sur la partie nord de Sumatra (Aceh, Sumatra Nord, Sumatra Ouest et Riau) dont l'objectif est de renforcer les liens interprovinciaux et de former une seule région économique. Pour favoriser l'émergence de cette région, la nouvelle route de la côte Est, la Jalan Sumatra Timur, relie depuis 1995 la province de Jambi à celle de Sumatra Nord. Cet axe nord-sud a permis une augmentation de l'activité économique le long de l'autoroute Pekanbaru, Dumai et Medan.

Côté malaisien, Penang n'est certes pas une périphérie malaise, mais un programme d'aménagement régional inter-étatique est prévu parallèlement au développement du triangle nord. L'objectif est différent de celui de SIJORI où seul l'Etat de Johor profite de l'intensification des relations avec Singapour captant les investissements au détriment des autres Etats. Penang au contraire doit être un pôle de croissance pour les trois autres Etats du

nord de la Péninsule malaise (Perlis, Kedah et Perak) regroupés dans le *Northern Region Joint Promotions Committee*. Il dispose d'infrastructures de transport d'excellente qualité et d'un secteur manufacturier très développé. Perlis et Kedah sont des greniers à riz et Perak est l'un des Etats les plus anciennement industrialisés de Malaisie mais qui a subi de plein fouet le déclin des industries d'étain dans les années 1970 et 1980. Le programme de développement des infrastructures à Penang (construction d'un nouvel aéroport international et amélioration du port international afin de pouvoir attirer davantage de porte-conteneurs) doit permettre de desservir l'ensemble de la région nord. La création en 1994 d'une autoroute nord-sud permet une liaison rapide entre Perlis, Kedah et Perak et le port ou l'aéroport de Penang. Elle favorise les délocalisations industrielles et une restructuration du secteur manufacturier à l'échelle de la région nord malaise.

#### **CONCLUSION – LE DETROIT DE MALACCA : ENTRE GESTION EN COMMUN ET CONCURRENCE EXACERBEE**

Le détroit de Malacca est un axe vital pour le développement durable des pays riverains (Sumatra, Malaisie, Singapour). Depuis le communiqué commun du 16 novembre 1971, les Etats riverains sont de ce fait légalement responsables de la gestion du détroit. Cette responsabilité porte sur la sécurité de la navigation dans le détroit et la lutte contre une piraterie quasi-endémique dans le détroit et en pleine recrudescence au début des années 1990. En février 1977, la Malaisie, Singapour et l'Indonésie ont ainsi signé un accord de séparation de trafic dans le détroit avec la mise en place de couloirs de navigation et une série d'accords bilatéraux visant à coordonner les missions de surveillance, à organiser des patrouilles communes et à autoriser les forces maritimes à poursuivre les pirates dans leurs eaux territoriales respectives. Au-delà de ces accords de coopération, les concurrences exacerbées entre les Etats riverains freinent néanmoins l'élaboration d'un projet de développement durable à l'échelle du détroit. Dans le détroit de Malacca, le problème n'est plus désormais une pénurie des projets d'infrastructures mais bien celui d'un foisonnement de plans et de projets concurrentiels. Si on additionne les capacités de gestion de conteneurs des ports spécialisés dans le traitement de ce type de flux dans le détroit (Singapour, Port Klang, Johore et Tanjung Pelapas), on constate que l'offre (22 millions d'EVP) est nettement supérieure à la demande (19 millions d'EVP).

La comparaison entre les triangles de croissance nord et sud montre néanmoins qu'il n'existe pas un modèle unique dans le processus de construction des espaces transfrontaliers. Leur analyse requiert une prise en compte de l'environnement régional et des motivations gouvernementales et locales. La zone de coopération transfrontalière du sud du Déroit exploite les différentiels économiques, privilégie, au dépend d'ailleurs de certains de ces acteurs, une croissance à court et moyen terme qui se traduit par une absence de considération envers des problèmes sociaux et environnementaux désormais récurrents. Dans le cadre du triangle nord, la logique préalable, même si elle achoppe actuellement par manque de moyens, est celle d'une véritable intégration régionale privilégiant des investissements en commun. Cette seconde génération de « triangle de croissance » cherche à rationaliser la gestion des ressources naturelles et le développement des infrastructures afin de créer une synergie d'ensemble et des économies d'échelle.

## BIBLIOGRAPHIE

- AHMAD H. (Ed.), 1997, *The Straits of Malacca, International Co-Operation in Trade, Funding and Navigational Safety*, Maritime Institute of Malaysia, Pelanduk Publication, Kuala Lumpur.
- ASIAN DEVELOPMENT BANK, 1994, *Indonesia-Malaysia-Thailand Growth Triangle Development Project, Overall Report*, Manilla.
- AWANG A., SALIM M. et J.F. HOLLADANE, 1998, *IMS-GT Borderless region for sustainable progress*, Institute Sultan Iskandar of Urban Habitat and Highrise, Kuala Lumpur.
- CHARRAS M., 1993, « L'Indonésie extérieure », *l'Indonésie et son nouvel ordre archipel*, 46, pp. 173-191.
- CIDES, 1993, *Pembangunan Regional dan Segitiga Pertumbuhan* [Développement régional et triangle de croissance], Balai Sidang Jakarta.
- FAU N., 1999, « Hong Kong et Singapour, des métropoles transfrontalières », *Espaces Géographiques*, 3, pp. 241-255.
- FAU N., 2000, « D'une rive à l'autre : les migrations entre l'Indonésie et la Malaisie dans le détroit de Malacca », *Revue Européenne de Migrations Internationales*, 16(1), pp. 151-183.
- FAU N., à paraître en 2003, « Enjeux et organisations spatiales du détroit de Malacca » In : Pelletier Ph. et Ch. Taillard (s.l.d. de), *Asie Orientale II : Intégration régionale*, CNRS Editions, Paris.
- FAU N. et Y. NUR, 1998, « Le pari des triangles de croissance SIJORI et IMT-GT », *Hérodote*, 88, pp. 124-140.
- FOUCHER M., 2002, *Asies Nouvelles*, Belin.
- GINSBURG N., KOPPEL B. et T.G. MCGEE, 1991, *The Extended Metropolis Settlement Transition in Asia*, Honolulu.
- GRUNDY-WARR C. et M. PERRY, 1996, « Growth Triangles, International Economic Integration and the Singapore-Indonesian Border Zone », In Rumlet D., Tatsuya C. et F. Yoriko (eds), *Global Geopolitical Change and the Asia-Pacific, a Regional Perspective*, pp. 185-211.
- HENG T.M. et L. LOW, 1993, *Regional Cooperation and Growth Triangles in ASEAN*, Times Academic Press, Singapour.
- IMRAN L., 1996, *Growth Triangles in Southeast Asia, Strategy for Development*, Malaysia.
- LUTFI M., 1977, *Sejarah Daerah Riau*, [Histoire de la province de Riau], Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, Jakarta.
- MARTY F., 1996, *Das Singapur-Johor-Riau-Wachstumsdreieck*, Mitteilungen des Instituts für Asienkunde Hamburg, n° 268, Hamburg.
- MUBYARTO S. (Ed.), 1995, *Riau Dalam Kancah Perubahan Ekonomi Global*, [Riau dans l'arène des transformations économiques de la globalisation] P3PK, Yogyakarta..
- MYO THANT (Ed.), 1994, *Growth Triangles in Asia, a new approach to regional Economic Cooperation*, Oxford University Press.
- NUR Y., 1997, *L'île de Batam dans le triangle de croissance de Singapour, Johore, Riau : développement économique et aménagement de l'espace*, thèse en urbanisme et aménagement, non publiée, Université Paris VIII.

- OHMAE K., 1996, *De l'Etat-Nation aux Etats-Régions, comprendre la logique planétaire pour conquérir les marchés régionaux*, Dunod, Paris.
- PERRY M., 1991, « The Singapore Growth Triangle : state, capital and Labour at a new frontier in the world economy », *Singapore Journal of Tropical Geography*, 12(2), pp. 138-151.
- REGNIER Ph.T., 1987, *Singapour et son environnement régional. Etude d'une Cité-Etat au sein du monde Malais*, Puf, Paris.
- SUKARNA W., 1996, « Perdagangan Intra Regional dalam Pusat Pertumbuhan IMT-GT » [le commerce intra-régional dans le triangle de croissance IMT-GT], *Ekonomi dan Keuangan Indonesia*, XLIV(2), pp. 21-32.
- THANT M. et M. TANG, 1996, *Indonesia-Malaysia-Thailand Growth Triangle : Theory to Practice*, ADB, Manilla.
- VAN GRUNSVEN L., 1995, « Industrial Regionalization and Urban-Regional Transformation in Southeast Asia : The Sijori Growth Triangle Considered », *Malaysian Journal of Tropical Geography*, 26(1), pp. 47-65.