

## **Dynamiques territoriales : quel est le rôle des infrastructures ?**

Denis REQUIER-DESJARDINS

Université de Versailles Saint-Quentin  
C3ED - Développement socialement durable (DSD)

## INTRODUCTION

Le rôle des infrastructures, particulièrement dans les pays en développement, est largement mis en exergue par les nouvelles approches de l'espace et du régionalisme. Il est mentionné, notamment en introduction du rapport de la Banque mondiale consacré aux infrastructures, que « l'infrastructure peut beaucoup pour la croissance économique, la lutte contre la pauvreté et la préservation de l'environnement, mais seulement quand elle assure des services qui répondent à la demande effective et qu'elle le fait bien » (Banque mondiale, 1994, p. 3). Nous abordons la notion des infrastructures au sens de « la structure, l'équipement et l'aménagement de long terme, ainsi que les services qu'elles fournissent, que ces derniers soient utilisés pour le processus de production ou pour l'utilisation des ménages » (d'après Kessides, 1996)<sup>1</sup>. Mais le terme générique d'infrastructure est intrinsèquement lié aux politiques étatiques relayées par les acteurs privés d'aménagement des territoires. Son étude est indissociable de celle des dynamiques territoriales dans une perspective de développement durable.

Les textes présentés dans ce cahier, sous le thème général « Dynamiques territoriales et rôle des infrastructures », manifestent de prime abord une grande diversité :

- Diversité géographique d'abord : ils portent sur trois continents différents, Amérique du Sud, Asie du Sud-Est, Afrique australe et sur des échelles géographiques variées, un grand pays, le Brésil, une zone d'échanges discontinue entre trois pays, le détroit de Malacca, une sous-région, l'Afrique australe.
- Diversité des disciplines et des approches théoriques mobilisées ensuite : Eduardo Felippi est économiste, il retient la démarche de la nouvelle économie institutionnelle, dans la version proposée par North, en faisant référence à l'histoire longue du Brésil, marquée par la récurrence des cycles de matières premières, pour rendre compte de l'impact territorial du dernier de ces cycles, celui du soja : le développement de la culture du soja s'est appuyé sur un ensemble d'institutions spécifiques, différentes selon qu'il s'agisse des fronts pionniers du centre Brésil ou de la production de soja organique par l'agriculture familiale au Rio Grande do Sul. Nathalie Fau, quant à elle, suit une approche de géographe basée sur l'étude de la localisation, la cartographie des réseaux productifs dans la zone du détroit de Malacca pour repérer des dynamiques transfrontalières entre Singapour, la Malaisie et l'Indonésie. Marie-Odile Blanc est également économiste, mais elle mobilise une approche sensiblement différente de celle d'Eduardo Felippi. Partant des apports de la nouvelle économie géographique et de la croissance endogène spatialisée, elle s'interroge sur le rôle régional des infrastructures de transport et donc sur les effets d'entraînement régionaux attendus, notamment en terme de croissance, d'une modification de leurs dotations au travers le cas d'un espace, l'Afrique australe, marqué par la segmentation et le caractère imparfait des marchés. Les coûts de transport participent aux contours de l'intégration régionale par l'impact de leurs valeurs, significativement élevées/faibles ou intermédiaires sur les mécanismes de dispersion ou de polarisation des activités économiques<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Définition réintroduite dans Hugon (2000, p. 44).

<sup>2</sup> Requier-Desjardins (1998, p. 650) souligne notamment que « (...) Krugman (1996) et Krugman et Elizondo (1996) se sont interrogés, avec des références explicites au cas du Mexique, sur l'impact de l'ouverture économique sur l'évolution de la concentration géographique des activités en construisant un modèle basé sur le jeu des rendements croissants. Ils établissent que l'ouverture, dans un pays en voie de développement où les

Dans chacun des textes, on peut relever des résultats originaux et spécifiques :

Eduardo Felippi, reprenant la chronique des « cycles » de matière première au Brésil, insiste sur une particularité du cycle du soja : il intervient au Brésil à une période de développement industriel, ce qui entraîne le développement de la transformation agroalimentaire du produit et sa valorisation par les filières aval. Il montre également la mise en place de filières d'exportation du soja différenciées (OGM ou non OGM) et leur lien avec des configurations institutionnelles elles-mêmes différentes.

Nathalie Fau insiste sur les différences entre les deux « triangles » qu'elle étudie : le triangle Malacca-nord entre la Malaisie, l'Indonésie et la Thaïlande, apparaît comme relevant d'une « seconde » génération de triangle qualitativement différente du triangle Malacca-sud. On peut s'interroger sur les facteurs de cette différence qualitative. La différence de revenu par tête qui influe sur la différence des coûts salariaux joue un rôle important dans les deux cas mais, au Nord, l'existence d'accords entre les gouvernements nationaux et régionaux fait que l'intégration dépasse le cas de simples réseaux de sous-traitance pour englober la gestion en commun des ressources naturelles et des infrastructures.

Marie-Odile Blanc, sur la base des résultats d'une analyse en composantes principales, singularise les dotations régionales en infrastructures, les infrastructures de transport historiquement orientées sur les activités d'exportation, qui semblent corrélées avec les investissements directs étrangers. Par contre, la corrélation avec les investissements internes paraît faible. Ces résultats sont rapprochés de l'accent mis par les politiques récentes engagées dans la région sur la constitution de corridors de développement articulés sur les flux d'exportation.

La mise en parallèle de ces textes suggère néanmoins des questionnements transversaux qu'il est intéressant d'explicitier. On peut en identifier trois principaux : (1) le lien entre espace, flux du commerce international et formes d'intégration régionale ; (2) le rôle des institutions dans le développement spatial ; (3) la référence au développement durable.

## **I. LE LIEN ENTRE ESPACE, FLUX DU COMMERCE INTERNATIONAL ET FORMES D'INTEGRATION REGIONALE**

Les trois textes illustrent d'une part les causalités cumulatives à l'œuvre dans les processus d'agglomération de l'activité économique, telle que les met en évidence le courant de l'économie géographique ; ils montrent d'autre part l'influence de ces processus sur les formes de l'intégration régionale.

L'effet d'entraînement des infrastructures lié aux flux du commerce international est présent dans les trois cas. Nathalie Fau et Marie-Odile Blanc accordent une grande importance au rôle des infrastructures dans la structuration territoriale, alors qu'Eduardo Felippi traite davantage de l'impact des marchés d'exportation, mais il reconnaît, à travers la référence aux corridors d'exportation, le rôle des infrastructures de transport.

---

coûts de transport jouent encore un rôle important sur la localisation des activités, réduit l'importance relative des cités primariales et aboutit à une structure plus équilibrée ».

Dans le cas du Brésil, il s'agit d'utiliser les corridors d'évacuation comme un moyen d'accélérer l'occupation essentiellement agricole de l'espace périphérique (forêt amazonienne et cerrados) pour des raisons géopolitiques mais aussi économiques de déversement de l'exode rural des régions du Nord-Est. Seuls les corridors du Centre-Sud ont un caractère industriel. Dans le cas du détroit de Malacca, c'est un flux de transit dans une des voies maritimes les plus importantes au plan mondial qui définit un corridor marqué par la prééminence des pôles singapourien et malaisien. Ceux-ci entraînent un développement essentiellement industriel en essaimant des sous-traitants dans les régions proches des pays voisins, essentiellement l'Indonésie. En même temps les effets d'engorgement entraînent également une dissémination des infrastructures portuaires dans la sous-région. Dans le cas de l'Afrique australe, on attend des corridors de développement, articulés sur des infrastructures de transport, un effet d'entraînement de dynamiques de production localisée le long de ces corridors. Mais cet effet risque de renforcer dans un premier temps un processus de polarisation régional dans la mesure où les corridors cherchent à potentialiser des zones de concentration industrielle déjà existantes.

Ainsi, dans les trois cas, la géographie des flux du commerce international détermine l'implantation des infrastructures de transport, que ce soit le rôle du port de Singapour, les corridors d'exportation en Afrique australe et au Brésil, mais la concentration des infrastructures de transport peut générer des processus de croissance endogène localisée à différentes échelles qui vont impliquer le développement d'autres types de flux, comme par exemple ceux liés à la délocalisation des entreprises singapouriennes ou indonésiennes en Indonésie.

L'intégration régionale est d'abord présente du fait que les flux économiques sont essentiellement transfrontaliers dans deux cas sur trois : les textes de Nathalie Fau et de Marie-Odile Blanc portent sur une problématique d'intégration régionale transfrontalière : dans le premier cas, il s'agit d'une intégration institutionnalisée dans un accord d'intégration régionale, celui de la SADEC, relayée par les acteurs du secteur privé ; dans l'autre cas, il s'agit plutôt d'une intégration générée par la stratégie des acteurs, dont certains peuvent être publics, sans relais explicite par des accords d'intégration régionale, du moins dans la phase de développement du triangle de croissance sud. Le texte d'Eduardo Felippi se pose quant à lui au moins implicitement le problème d'intégration « nationale » entre différentes régions du Brésil caractérisées par d'importants clivages en terme de revenu par tête, ainsi que, par ailleurs, celui des relations entre l'Argentine et le Brésil au sein du MERCOSUR. Il rappelle à cet effet que la transformation du soja brésilien par les tritrateurs argentins bloque le développement de cette industrie au Brésil.

La question de l'intégration régionale, formelle (MERCOSUR, SADEC) ou informelle comme en Asie, ne se pose donc pas simplement au niveau de l'intégration des nations mais aussi au niveau de l'intégration des régions transfrontalières. Cette dimension de l'intégration nous mène aux rôles des Etats et des institutions.

## **II. LE ROLE DES INSTITUTIONS ET DES ORGANISATIONS DANS LE DEVELOPPEMENT SPATIAL**

Les trois textes parlent de la constitution et du développement des marchés. Pourtant, ils insistent tous les trois sur le rôle des Etats, des institutions et des politiques publiques.

Les Etats-Nations et leurs politiques publiques sont d'abord évidemment très présents dans les recompositions territoriales analysées : l'Etat brésilien accompagne fortement le cycle du soja par la politique du Ministère de l'Agriculture, cependant que le ministère du développement rural privilégie l'agriculture familiale ; l'Etat singapourien a joué un rôle clé dans l'établissement des zones de délocalisation industrielle en Indonésie proche, par une politique d'incitations, de même les Etats malaisien et indonésien ; l'Etat sud-africain veut rompre avec la logique de développement « auto-centré » de l'apartheid et le fait par de fortes incitations internes (les Initiatives de développement spatial) et externes (son rôle au sein de la SADEC, son incitation aux corridors trans-frontaliers).

Les regroupements supra-nationaux comme la SADEC ou le MERCOSUR sont également impliqués. Dans le cas de la SADEC, les politiques d'aménagement territorial sont abordées dans le contexte processus de libre-échange, au-delà du seul abaissement des barrières tarifaires généralisé. Au niveau local, le fort interventionnisme des gouvernements locaux des Etats fédérés (Brésil, Malaisie) ou des provinces, parfois sous-tendu par l'activité de mouvements politiques ou syndicaux (le PT ou le MST dans le cas du Brésil par exemple), est ici mis en exergue. Le rôle d'institutions informelles comme les réseaux commerçants chinois à base ethnique dans le détroit de Malacca ne doit pas être sous-estimé. Enfin le secteur privé est présent, notamment à travers son rôle dans la dynamique des corridors ou des triangles de développement (voir l'exemple de financement du projet Mozal au Mozambique, largement représentatif des intérêts internationaux privés).

### **III. LA REFERENCE AU DEVELOPPEMENT DURABLE**

Le développement durable est marqué par les formes de la co-évolution entre le système environnemental et le système économique. Il implique de prendre en compte à la fois sa dimension proprement environnementale et sa dimension socio-économique, celle du développement socialement durable. Les dynamiques territoriales analysées par les trois textes interpellent ces deux dimensions.

En effet, elles paraissent toutes avoir un impact fort sur la consommation des ressources naturelles, même si cet impact peut s'inscrire dans des dynamiques de long terme, donc « durables » dans un certain sens (cas des « cycles » au Brésil, par exemple, ayant entraîné une succession de fronts pionniers).

Deux des régions concernées, le Brésil et l'Asie du Sud-Est, sont des régions de déforestation accélérée, celles-ci étant liées aux dynamiques territoriales impulsées par les infrastructures et les flux de commerce analysés. Les dynamiques étudiées y contribuent, par le défrichement des « cerrados » au Brésil ou la déforestation de l'archipel de Riau. En Afrique australe se pose la question de la protection et l'agrandissement des parcs nationaux qui ont souvent un caractère transfrontalier, comme l'enclave naturelle située entre le Mozambique et l'Afrique du Sud.

Mais, ces dynamiques territoriales débouchent, par définition, sur un renforcement des inégalités interrégionales : inégalité entre le Sud et le Nord du Brésil mais aussi entre les deux moitiés sud et nord de l'Etat de Rio Grande do Sul ; inégalités entre les régions d'Indonésie selon qu'elles bénéficient ou non d'investissements venus de Malaisie ou de Singapour ; inégalité forte entre la région de Maputo qui concentre l'essentiel de la croissance et des activités et le Nord du Mozambique. Ces disparités territoriales sont la conséquence de

processus « endogènes » de croissance régionale. On peut néanmoins se demander s'ils assurent les bases d'un développement socialement durable. Comme le souligne Felippi, bien que les stratégies des acteurs s'inscrivent sur des trajectoires de développement de long terme, elles se heurtent aux contraintes imposées par l'environnement international qui réduit leur capacité de décision à du court terme.

## CONCLUSION

Il est communément admis que l'utilisation efficace des infrastructures est une condition nécessaire à la croissance économique : une augmentation de 1% du PIB serait consécutive à un accroissement de 1% de l'infrastructure (Ingram et Kessides, 1994). Il importe néanmoins de nuancer ce résultat, notamment dans le cas des pays en développement, et de considérer les infrastructures à travers leur rôle sur la répartition sectorielle et spatiale de la croissance, dont dépend leur vocation de catalyseurs du développement localisé ou de voie d'extraversion et de transit. L'installation de canaux de transmission de la croissance par les infrastructures et leur inscription dans le temps relève éminemment des enjeux relatifs à la structuration des territoires : entre intégration interne nationale et régionale et insertion accrue dans l'économie mondiale, quelle cohérence des politiques de développement ? Dans l'un et l'autre cas, c'est à une réflexion sur les dimensions territoriales de la durabilité que nous sommes conviés. Ce chapitre sur les dynamiques territoriales est une étape de cette réflexion.

## BIBLIOGRAPHIE

- BANQUE MONDIALE, 1994, *Rapport sur le développement dans le monde 1994. Une infrastructure pour le développement*, Washington DC.
- HUGON Ph., 2000, « La croissance et la crise est-asiatiques au regard de la régionalisation : le rôle des infrastructures et des réseaux », *Mondes en développement*, 109, pp. 43-54.
- INGRAM G. et C. KESSIDES, 1994, « Infrastructure et développement », *Finances et développement*, 31(3), pp. 18-21.
- KRUGMAN P., 1996, « Urban Concentration : The Role of Increasing Returns and Transport Costs », *International Regional Science Review*, 19 (1&2), pp. 5-30.
- KRUGMAN P. et R.L. ELIZONDO, 1996, « Trade Policy and the Third World Metropolis », *Journal of Development Economics*, 49, pp. 137-150.
- REQUIER-DESJARDINS D., 1998, « Les concentrations industrielles de la frontière Mexique-USA : des systèmes productifs locaux frontaliers ? », *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, 4, pp. 641-660.