

43738

# rapport sur le développement dans le monde

## REPENSER LA GÉOGRAPHIE ÉCONOMIQUE



Rapport sur le développement dans le monde 2009

*Repenser la géographie  
économique*





Rapport sur le développement dans le monde 2009

# *Repenser la géographie économique*



BANQUE MONDIALE  
Washington, D.C.

 de boeck



© 2009 The International Bank for Reconstruction and Development / The World Bank  
1818 H Street NW  
Washington DC 20433 , États-Unis d'Amérique  
Téléphone : 202-473-1000  
Site web : [www.worldbank.org](http://www.worldbank.org)  
Courriel : [feedback@worldbank.org](mailto:feedback@worldbank.org)

Tous droits réservés.

1 2 3 4 5 12 11 10 09

Cet ouvrage a été réalisé par les services de la Banque internationale pour la reconstruction et le développement/Banque mondiale et les opinions qui y sont exprimées ne reflètent pas nécessairement les vues du Conseil des administrateurs de la Banque mondiale ou des pays que ceux-ci représentent. La Banque mondiale ne garantit pas l'exactitude des données citées dans cet ouvrage. Les frontières, les couleurs, les dénominations et toute autre information figurant sur les cartes du présent rapport n'impliquent de la part de la Banque mondiale aucun jugement quant au statut juridique d'un territoire quelconque et ne signifient nullement que l'institution reconnaît ou accepte ces frontières.

### **Droits et licences**

Le contenu de cette publication fait l'objet d'un dépôt légal. La publication ou la transmission d'une partie ou de l'intégralité de la présente publication peut constituer une violation de la loi applicable. La Banque internationale pour la reconstruction et le développement/Banque mondiale encourage la diffusion de ses études et, normalement, accorde sans délai l'autorisation d'en reproduire des passages. Pour obtenir l'autorisation de reproduire ou de réimprimer toute partie de cette publication, veuillez adresser votre demande en fournissant tous les renseignements nécessaires, par courrier, au Copyright Clearance Center Inc., 222 Rosewood Drive, Danvers, MA 01923, USA ; téléphone : 978-750-8400 ; télécopie : 978-750-4470 ; site web : [www.copyright.com](http://www.copyright.com). Pour tout autre renseignement sur les droits et licences, y compris les droits dérivés, envoyez votre demande, par courrier, à l'adresse suivante : Office of the Publisher, The World Bank, 1818 H Street NW, Washington, DC 20433, USA ; par télécopie, au 202-522-2422 ; ou par courriel à l'adresse : [pubrights@worldbank.org](mailto:pubrights@worldbank.org).

### **Maquette de couverture et graphiques intérieurs de navigation par**

ZefyrDesign, [info@zefyr.co.uk](mailto:info@zefyr.co.uk).

Ouvrage originellement publié par la Banque mondiale sous le titre *World Development Report 2009 : Reshaping Economic Geography*. La traduction française a été réalisée par le Groupe De Boeck, qui est responsable de son exactitude. Dans le cas de contradictions, la version originale en langue anglaise fera foi.

Pour toute information sur notre fonds et les nouveautés dans votre domaine de spécialisation, consultez notre site web : [www.deboeck.com](http://www.deboeck.com)

Traduction française  
Groupe De Boeck s.a., 2009  
Éditions De Boeck Université  
Rue des Minimes 39, B-1000 Bruxelles

1<sup>re</sup> édition

Imprimé en Belgique

Dépôt légal:  
Bibliothèque Nationale, Paris: février 2009  
Bibliothèque royale de Belgique, Bruxelles: 2008/0074/140

ISBN 978-2-8041-0111-4

# Table des matières

|                                       |      |
|---------------------------------------|------|
| Avant-propos                          | xii  |
| Remerciements                         | xv   |
| Abréviations et notes sur les données | xvii |

*Géographie en mouvement : Le Rapport en bref : densité, distance et division*      xix

## **Vue d'ensemble**      1

|   |    |
|---|----|
| Localisation et prospérité                  | 1  |
| Le monde n'est pas plat                     | 8  |
| Les marchés façonnent le paysage économique | 12 |
| Jeter les bases du développement            | 20 |

## **Les manières de parcourir ce Rapport**      33

|           |    |
|-----------|----|
| Cadre     | 34 |
| Termes    | 34 |
| Structure | 39 |

*Géographie en mouvement : Surmonter les distances en Amérique du Nord*      44

## **Partie 1**      **Une vision du développement en 3 dimensions**      47

### **1 Densité**      48

|   |    |
|---|----|
| Définition de la densité  | 49 |
| La concentration économique : plus l'endroit est riche, plus il est dense   | 56 |
| La convergence entre zones rurales et zones urbaines, et au sein des villes | 62 |
| Les différences pour les pays en développement d'aujourd'hui                | 70 |

### **2 Distance**      73

|  |    |
|--|----|
| Définition de la distance  | 74 |
| Concentration économique dans les régions dynamiques                           | 82 |
| Divergence, puis convergence entre régions dynamiques et régions retardataires | 85 |
| Qu'est-ce qui est différent pour les pays en développement contemporains ?     | 93 |



### 3 Division 96

- Définition de la division 97
- Concentration économique 105
- La divergence, puis la convergence 109
- Géographie, mondialisation et développement 115
- Qu'est-ce qui est différent pour les pays en développement d'aujourd'hui ? 120

*Géographie en mouvement : Vaincre la division en Europe de l'Ouest 122*

## Partie 2 Modeler la géographie économique 125

### 4 Économies d'échelle et agglomération 126

- Guide d'introduction aux économies d'agglomération 129
- Une sphère nouvelle 132
- Un portfolio d'endroits 135
- Appréhension des forces du marché 140

### 5 Facteur de mobilité et migration 146

- Du mercantilisme à la mondialisation, à l'autarcie et au retour en arrière 147
- La mobilité de la main-d'œuvre : une génération d'analyses 157
- Les mesures pratiques de gestion des migrations 168

### 6 Coûts de transport et spécialisation 170

- Ce qui s'est produit : deux siècles d'expérience 173
- Coûts de transport et économies d'échelle : deux décennies d'analyses 181
- Quoi faire : les politiques de transport dans le monde en développement 185
- Les transports : un secteur d'importance croissante 193

*Géographie en mouvement : Distance et division en Asie de l'Est 194*

## Partie 3 Recadrer les débats politiques 197

### 7 La concentration sans congestion : Politiques pour une urbanisation bénéfique à tous 198

- Principes de gestion d'une variété d'endroits 200
- Un cadre pour l'intégration 202
- Le cadre en application 216
- Une stratégie pour une urbanisation d'inclusion 229

### 8 L'unité et non l'uniformité : Les approches efficaces du développement territorial 230

- Les personnes recherchent des opportunités 231

|   |            |
|---|------------|
| Les pays recherchent l'unité  | 234        |
| Cadre stratégique pour l'intégration des régions prospères et pauvres                                 | 238        |
| Le cadre en action  | 245        |
| Éviter la balkanisation : les avantages politiques de l'intégration économique                        | 258        |
| <b>9 Gagnants sans frontières :</b>   |            |
| <b>Intégrer les pays pauvres aux marchés mondiaux</b>   | <b>260</b> |
| L'intégration régionale pour augmenter l'offre, l'intégration mondiale pour augmenter la demande      | 262        |
| Construire des voisinages intégrés : un cadre de travail  | 265        |
| Le cadre en action  | 274        |
| <i>Géographie en mouvement : Densité, distance et division en Afrique subsaharienne</i>               | <i>284</i> |
| <b>Note bibliographique</b>   | <b>287</b> |
| <b>Notes de fin</b>   | <b>291</b> |
| <b>Références</b>   | <b>305</b> |
| <b>Grands indicateurs</b>   | <b>331</b> |
| Tableau A1 Géographie et accès  | 332        |
| Tableau A2 Urbanisation   | 335        |
| Tableau A3 Développement territorial  | 338        |
| Tableau A4 Intégration internationale   | 340        |
| Tableau A5 Autres indicateurs   | 343        |
| Sources et définitions  | 346        |
| <b>Grands indicateurs du développement dans le monde</b>  | <b>349</b> |
| Sources de données et méthodologie  | 349        |
| Classification des économies et chiffres récapitulatifs   | 350        |
| Terminologie et couverture de pays  | 350        |
| Classification des économies par région et revenus, pour l'année 2009                                 | 351        |
| Tableau 1 Indicateurs clés de développement   | 352        |
| Tableau 2 Objectifs du Millénaire pour le développement : éradiquer la pauvreté et améliorer les vies | 354        |
| Tableau 3 Activité économique   | 356        |
| Tableau 4 Commerce, aide et finance   | 358        |
| Tableau 5 Indicateurs clés pour d'autres économies  | 360        |
| Notes techniques  | 361        |
| <b>Index</b>  | <b>369</b> |



## Encadrés

- 1 Trois échelles géographiques : l'échelle locale, l'échelle nationale et l'échelle internationale 3
- 2 Les trois dimensions du développement : la densité, la distance et la division 6
- 3 Le commerce intra-industriel et les biens intermédiaires 20
- 4 Nouveaux éclairages apportés par une génération d'analyses 21
- 5 Concentration sans surpopulation dans la Chine occidentale : Chongqing et Chengdu 26
- 0.1 Ce qui ne fait pas l'objet de ce Rapport 34
- 0.2 Les ensembles régionaux utilisés dans ce Rapport sur le développement dans le monde sont plus détaillés que les traditionnelles régions de la Banque mondiale 36
- 0.3 Le message de ce rapport n'est pas anti-équité 39
- 0.4 Des visions neuves de la géographie économique : concentration, convergence et intégration 41
- 1.1 Deux lois et une règle : les constantes empiriques dans la distribution des tailles des villes dans un pays 52
- 1.2 La gamme de lieux de la République de Corée 53
- 1.3 Le calcul de l'indice d'agglomération 55
- 1.4 L'urbanisation de l'Afrique reflète son industrialisation 59
- 1.5 Urbanisation et réduction des disparités entre zones rurales et urbaines en République islamique d'Iran 63
- 1.6 Les bidonvilles, jadis et de nos jours 68
- 1.7 De nombreuses villes de classe mondiale d'aujourd'hui étaient parsemées de taudis 69
- 2.1 La définition d'une zone passe-t-elle par la NUTS ? 78
- 2.2 Comment les pays développés et en développement définissent les régions retardataires : un bref aperçu 79
- 2.3 Disparités dangereuses : lorsque les divisions aggravent la distance 80
- 2.4 Correction des disparités géographiques dans le Japon d'après guerre 87
- 2.5 L'inefficacité spatiale et la chute de l'Union soviétique 90
- 3.1 Le voisinage d'un pays est important : intégration régionale et retombées de la croissance 102
- 3.2 Vers un rétrécissement de la frontière entre la Bolivie et le Chili ? 102
- 3.3 Les avantages de la taille 103
- 3.4 États artificiels ? 105
- 3.5 L'accès aux marchés et les revenus par habitant 108
- 3.6 L'importance du voisinage : le cône Sud contre l'Europe du Sud 115
- 3.7 L'influence de la géographie de « première nature » : est-il possible d'éradiquer le paludisme ? 117
- 3.8 L'intégration demande du temps et ses bénéfices n'arrivent pas du jour au lendemain. 119
- 4.1 Les économies d'échelle dans un monde presque irréel : l'histoire de Dongguan en Chine. 127
- 4.2 Partage, adéquation et apprentissage 129
- 4.3 Les économies d'agglomération en Indonésie 132
- 4.4 Lorsque les semis et les moissons ont lieu à différents endroits : Accroissement de l'interdépendance des villes. 139
- 4.5 Les villes poursuivent leur développement à mesure que les coûts de communication chutent 140
- 4.6 Hong Kong (Chine) : les forces du marché ont ouvert la voie et le gouvernement a suivi 142
- 4.7 Réinvention et renouveau : comment New York est devenue une ville formidable 143
- 5.1 La mobilité régionale de la main-d'œuvre a diminué en Afrique subsaharienne 152
- 5.2 La migration transfrontalière fait l'objet d'un appui dans la sous-région du Grand Mékong 153
- 5.3 De la facilitation à la restriction, à la facilitation (à nouveau) de la mobilité de la main-d'œuvre en Chine 154
- 5.4 Les politiques sociales et de l'emploi freinent la migration en Europe de l'Est, ce qui n'est pas bon pour la croissance 160
- 5.5 De Lewis à Lucas : la perspective économique à propos des migrations a changé 161
- 5.6 Les barrières implicites à la mobilité : allocations basées sur la sédentarité et les divisions en Inde 163
- 5.7 Pourquoi le Sud des États-Unis a pris autant de temps pour rattraper son retard ? 165
- 5.8 Les migrations vers la densité économique : causées par des décisions rationnelles ou par l'attrait des villes ? 167
- 5.9 Trop tôt pour juger ? L'incidence des émigrants africains sur l'Afrique 168
- 6.1 Les plus gros au monde : la taille et les obligations sociales des chemins de fer indiens 175
- 6.2 Le moteur à réaction 177
- 6.3 La « grosse boîte » 178
- 6.4 Le « intervento straordinario » de l'Italie : une réaction inattendue à la baisse des coûts de transport 184
- 6.5 La mobilité alliée à la densité à Hong Kong (Chine) 185
- 6.6 Les voisinages sont importants, mais les politiques d'échanges et de transport le sont aussi 188
- 6.7 Pour déboucher les artères de l'Amérique latine : les coûts de transport ont dorénavant plus d'importance que les tarifs 192
- 7.1 Les messages politiques de ce Rapport sont-ils anti-ruraux ? Non 200
- 7.2 La réforme agraire pour accélérer l'urbanisation : soutien aux vilains au Danemark 203
- 7.3 Bombay lutte contre les marchés, et plus de la moitié de la population de Mumbai vit dans les bidonvilles 205
- 7.4 Accroître l'étendue de New York 208
- 7.5 La promotion de la concentration au Japon de 1860 à 1980 : des politiques spatialement connectives pour Tokyo-Yokohama et Osaka-Kobe 209
- 7.6 Les changements climatiques exigent une forme urbaine différente, et non pas une cadence d'urbanisation plus faible 211
- 7.7 Accélérée mais séquencée : l'intégration spatiale à Hong Kong (Chine) au 20<sup>e</sup> siècle 213

- 7.8 Singapour : des bidonvilles à la stature mondiale 215
- 7.9 L'attribution de titres fonciers pour une urbanisation durable 219
- 7.10 Les marchés fonciers en transition 219
- 7.11 L'intégration des zones rurales et urbaines : le renforcement des structures institutionnelles des marchés fonciers 220
- 7.12 La modernisation des infrastructures de transport à Bangkok 223
- 7.13 Les nouvelles villes : échappées des jungles urbaines ou cathédrales en plein désert ? 224
- 7.14 L'intégration des zones rurales et urbaines : Pékin, Guangzhou et Shanghai 227
- 7.15 Revalorisation et prévention des bidonvilles : quelles mesures sont efficaces ? 229
- 8.1 Les messages de ce Rapport, sur le plan de la politique, sont-ils anti-décentralisation ? Non. 231
- 8.2 L'intégration allemande : convergence et concentration avec une main-d'œuvre mobile 235
- 8.3 Les constitutions appellent à l'unité, non à l'uniformité 236
- 8.4 Un instrument par objectif : l'Irlande utilise les fonds de l'UE pour soutenir la convergence internationale 237
- 8.5 L'imposition contre l'inégalité spatiale ? Le système fédéral d'imposition aux États-Unis 239
- 8.6 Accès réduit au marché dans le sud pauvre du Mexique 244
- 8.7 En Ouganda, l'éducation primaire universelle a amélioré l'accès aux écoles dans les régions du nord 248
- 8.8 Améliorer la progressivité spatiale des transferts intergouvernementaux au Nigeria 249
- 8.9 L'exportation par la poste au Pérou : connecter les petits producteurs aux marchés 251
- 8.10 Les zones économiques spéciales génèrent la croissance si elles exploitent les avantages des géographies naturelle et économique 254
- 9.1 Les messages politiques de ce Rapport sont-ils opposés à l'intégration mondiale ? Non 261
- 9.2 Diversification de la production à travers la coopération régionale. 263
- 9.3 Les accords de partenariat économique (APE) entre l'Union européenne et les pays d'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique peuvent être améliorés 265
- 9.4 L'intégration en Asie centrale 278
- 9.5 Intégrer les petites îles du Pacifique distantes des marchés mondiaux. 278
- 9.6 Un contrat avec l'Afrique ? Les concessions mutuelles du plus grand défi de développement au monde 282

## Figures

- G0.1 Le Rapport peut être lu par partie ou pour suivre les politiques gouvernementales xxii
- 1 Aux trois échelons géographiques, les profils de la concentration de l'activité économique sont similaires 9
- 2 Aux trois échelles géographiques, les processus de convergence des niveaux de vie sont similaires 11
- 3 Les pays qui se sont engagés plus tardivement dans la voie du développement sont confrontés à un monde différent 13
- 4 Les échanges intra-branches sont importants en Amérique du Nord, en Asie de l'Est, en Europe de l'Ouest et en Océanie 19
- 5 Un phénomène déjà connu : le rythme de l'urbanisation observé aujourd'hui a eu des précédents 24
- 6 Convergence géographique plus rapide des niveaux de vie de base en Malaisie 27
- 7 L'Asie du Nord-Est, l'Asie du Sud-Est et l'Asie du Sud ont rattrapé les nations développées 30
- 0.1 Une aide au lecteur pour le parcours de ce Rapport 43
- 1.1 Les gammes d'endroits évoluent de la dichotomie vers le continuum 51
- 1.2 La distribution relative des tailles des peuplements humains reste stable dans le temps 51
- 1.3 L'indice d'agglomération aide à comparer l'urbanisation entre les pays 57
- 1.4 Plus un pays est riche, plus sa masse économique est concentrée 58
- 1.5 Le rythme d'urbanisation des pays en développement est similaire à celui des premiers pays à s'être développés 58
- 1.6 La densité s'intensifie rapidement dans la première phase de l'urbanisation, avant de ralentir 59
- 1.7 La part de la population vivant dans les agglomérations urbaines augmente avec le niveau de développement (indice d'agglomération, utilisant une échelle géographique de 1 kilomètre carré) 60
- 1.8 La concentration géographique de la population, du produit brut et de la consommation des ménages augmentent brusquement avec le développement, puis se stabilisent 61
- 1.9 Les disparités entre zones urbaines et rurales en matière de PIB par habitant ont tendance à être moins importantes dans les pays riches de l'OCDE 63
- 1.10 Les fossés entre zones rurales et urbaines dans la consommation par habitant se réduisent à mesure que l'urbanisation progresse 65
- 1.11 Même au niveau sous-national, les disparités entre zones rurales et urbaines diminuent à mesure que la densité augmente 66
- 1.12 Les bidonvilles croissent au même rythme que l'urbanisation... mais diminuent à mesure que la part urbaine augmente 66



- 1.13 La vitesse de l'urbanisation n'est pas sans précédents 70
- 1.14 L'augmentation de population des zones urbaines est beaucoup plus importante dans les pays en développement d'aujourd'hui 71
- 2.1 Le secteur manufacturier en Indonésie prospère dans les régions à faible distance économique de la densité 77
- 2.2 La densification de la masse économique accompagne le développement depuis des décennies, voire des siècles 83
- 2.3 Les mesures basées sur les comptes nationaux, les enquêtes auprès des ménages et les données économiques à l'échelle géographique confirment la tendance historique d'une augmentation de la concentration de la masse économique accompagnant celle du niveau de développement 84
- 2.4 L'inégalité spatiale a augmenté et est restée élevée avant de diminuer lentement à mesure que les économies approchaient un PIB de 10 000 dollars par habitant 86
- 2.5 Les disparités sous-nationales de revenus et de salaires ont persisté pendant plus de 70 ans au Canada et en France 86
- 2.6 Spatial disparities have narrowed slowly in Europe since World War II 87
- 2.7 Les comparaisons contemporaines entre les pays indiquent que les disparités de bien-être entre les régions d'un pays diminuent à mesure que le développement économique avance 88
- 2.8 La croissance économique en Asie de l'Est et en Europe de l'Est est plus rapide que la croissance mondiale 89
- 2.9 En Asie du Sud, les disparités de produit brut par habitant ont augmenté entre les régions dynamiques et les régions retardataires 89
- 2.10 Augmentation constante de l'inégalité entre les produits bruts provinciaux par habitant en Chine depuis 1990 89
- 2.11 Les disparités entre les régions se sont accrues à mesure que les nations d'Europe de l'Est passaient de l'économie planifiée à l'économie de marché 91
- 2.12 En Malaisie, la croissance économique s'est accompagnée de la convergence géographique des niveaux de bien-être élémentaire 92
- 2.13 Les pays en développement d'aujourd'hui sont face à un monde plus intégré 93
- 3.1 Le nombre de frontières internationales a triplé au cours des 50 dernières années 97
- 3.2 Les pays riches tendent à avoir moins de restrictions aux frontières 99
- 3.3 C'est en Afrique, en Asie du Sud et en Asie de l'Ouest que les tarifs douaniers sont les plus élevés 99
- 3.4 C'est en Afrique, en Asie du Sud et en Asie centrale que les restrictions sur le capital sont les plus fortes 100
- 3.5 Les résidents des pays riches sont soumis à moins d'exigences en matière de visas 101
- 3.6 À l'échelle mondiale, c'est autour de l'Équateur que la diversité linguistique est la plus forte 104
- 3.7 L'augmentation de la concentration au niveau mondial est suivie d'un tassement 106
- 3.8 Seule la part asiatique du PIB mondial a augmenté significativement depuis 1980 107
- 3.9 L'impact de la distance entre le Brésil et ses partenaires commerciaux est resté considérable 109
- 3.10 Les niveaux d'éducation se sont améliorés 110
- 3.11 L'Asie de l'Est et l'Asie du Sud ont été les seules régions à refaire leur retard 110
- 3.12 L'espérance de vie a diminué significativement dans de nombreux pays africains 111
- 3.13 L'éducation est devenue plus égale depuis les années 1980 111
- 3.14 Légère divergence au niveau mondial dans les revenus par habitant, 1950-2006 112
- 3.15 Divergence puis convergence en Asie de l'Est, 1950-2006 112
- 3.16 La croissance de l'Asie de l'Est a connu deux phases distinctes 113
- 3.17 En Asie de l'Ouest et en Europe de l'Est, l'intégration et la convergence ont été faibles 114
- 3.18 Le Mexique et d'autres pays LAC ne refont pas leur retard sur les États-Unis 114
- G2.1 L'ascension vers le succès 123
- G2.2 Les effets de frontière entre l'Union européenne et les États-Unis restent deux fois supérieurs à ceux des frontières intra-UE 123
- 4.1 La prime urbaine pour la consommation des ménages peut être considérable 141
- 5.1 Les flux internationaux de capitaux ont augmenté depuis les années 70 148
- 5.2 Aujourd'hui, une large part des capitaux prennent la forme d'investissements directs 148
- 5.3 Les migrants d'Asie de l'Est, d'Amérique latine et du Moyen-Orient et Afrique du Nord se rendent principalement vers les pays de l'OCDE, tandis qu'en Asie du Sud et en Afrique subsaharienne, la plupart restent à proximité de leur pays d'origine 151
- 5.4 En Amérique latine et dans les Caraïbes, les migrants internes sont plus éduqués que les non migrants 156
- 5.5 Les migrants internes sont plus éduqués que les travailleurs des endroits de destination 157
- 5.6 La migration des pays en développement devient plus qualifiée 158
- 5.7 Mobilité interne de la main-d'œuvre et croissance économique vont souvent de pair 162
- 5.8 Les migrants internes sont plus susceptibles de travailler que les locaux 164
- 6.1 Les échanges intrabranche augmentent pour tous les types de biens mais pas dans toutes les régions du monde 171
- 6.2 Les coûts du fret aérien ont diminué moins fortement que ceux du fret maritime 179
- 6.3 Les coûts de communication représentent une fraction de leur niveau d'il y a 10 ans 180
- 6.4 La distance est devenue plus dissuasive, au contraire de la division 182
- 6.5 Les échanges intrabranche mondiaux ne sont plus confinés aux pays riches 183

- 6.6 Le transport est responsable d'environ un septième des émissions de CO<sub>2</sub> 191
- 7.1 La croissance des villes a été largement surestimée 199
- 7.2 Les dimensions augmentent avec le niveau d'urbanisation 201
- 8.1 La France a bénéficié d'une concentration croissante de la production économique et d'une réduction des disparités spatiales en termes de revenu disponible 238
- 8.2 Les standards de vie peuvent varier considérablement entre les régions dynamiques et retardataires 247

## Cartes

- G0.1 Densité— pourquoi il est rentable d'être à proximité de Tokyo xix
- G0.2 Distance— pourquoi la mobilité est-elle un must pour les Américains xx
- G0.3 Division— ce qui bloque le progrès en Afrique ne le bloque pas en Europe de l'Ouest xx
- G0.4 Comment les marchés voient le monde xxi
  - 1 Les plus grands problèmes du développement — à l'échelle locale, nationale et internationale 4
  - 2 Les zones de peuplement de taille variée facilitent différentes économies d'échelle 14
  - 3 Migrer pour réduire la distance par rapport à la densité. Malgré les obstacles, les travailleurs chinois ont migré par millions 16
  - 4 Migration pour réduire la densité : Les jeunes travailleurs 17
  - 5 Migration pour réduire la distance à la densité : La migration en Inde a été moins massive 17
  - 6 Les politiques doivent évoluer à mesure que l'urbanisation progresse 25
  - 7 Trois types de pays, des problèmes différents pour le développement local 28
  - 8 L'accès au marché distingue les régions du monde 31
- 0.1 Trois échelles géographiques – la région, le pays et l'ensemble régional 35
- G1.1 Le centre géographique de gravité de la population américaine s'est déplacé de 1 371 km entre 1790 et 2000 44
- G1.2 Les grandes villes des États-Unis se trouvent dans le nord-est et sur les deux côtes 45
  - 1.1 Le paysage de la masse économique est accidenté, même dans les petits pays comme la Belgique 50
  - 1.2 Les disparités géographiques au sein des zones urbaines peuvent être importantes 67
  - 2.1 L'accès au marché ne se fait pas en ligne droite 75
  - 2.2 Les distances peuvent être longues, y compris dans le monde développé 76
  - 2.3 Au Vietnam, le taux de pauvreté est plus élevé dans les régions retardataires de l'intérieur mais c'est dans les régions côtières dynamiques que la masse de la pauvreté est la plus forte 81
  - 2.4 Au Honduras, le taux de pauvreté est élevé dans l'extrême est du pays mais les pauvres sont concentrés dans les deux plus grandes régions métropolitaines 82
- 2.5 Les industries d'exportation se concentrent dans les régions côtières pour réduire la distance avec le marché mondial 94
- 3.1 Le PIB mondial se concentre dans quelques régions du monde, 2006 97
- 3.2 Certaines frontières sont beaucoup plus épaisses que d'autres 98
- 3.3 Quarante-trois pays n'ont pas d'accès direct à la mer 103
- 3.4 La diversité linguistique est très forte en Afrique 104
- G2.1 En Europe, les divisions se sont progressivement estompées 122
  - 6.1 Activité maritime intense dans le Nord, peu de débarquements dans le Sud 172
  - 6.2 Traverser des frontières ou franchir des murs ? 187
- G3.1 L'Asie divisée : conflit au milieu du 19<sup>e</sup> siècle 195
- G3.2 L'Asie intégrée : échanges commerciaux au 20<sup>e</sup> siècle 196
  - 7.1 République de Corée : trois zones à différents stades de l'urbanisation 217
  - 7.2 Chine : trois zones à différents stades de l'urbanisation 218
  - 7.3 Décentralisation et économies de localisation à Daegu 221
  - 7.4 Changsha, Zhuzhou et Xiangtan : une infrastructure spatialement connective dans une zone bidimensionnelle 222
  - 7.5 Le TransMileño de Bogota a contribué à intégrer les pauvres 225
  - 7.6 Densité économique à Séoul, avec de bonnes connexions vers les autres villes 225
- 8.1 Le taux de pauvreté est élevé dans l'intérieur de la partie ouest de la Chine mais à l'est, la plupart des pauvres vivent plus près de la densité économique 232
- 8.2 Le taux de pauvreté est élevé dans les régions du nord-est et amazonienne du Brésil mais les pauvres sont concentrés le long de la côte 233
- 8.3 Tant le taux de pauvreté que la masse de la pauvreté sont élevés dans certains États retardataires de l'Inde 234
- 8.4 Dans la Fédération de Russie, c'est dans l'ouest, plus dynamique économiquement et au climat plus doux, que les densités de population sont les plus fortes, même si l'héritage communiste a laissé des populations dans l'intérieur au climat plus froid 242
- 8.5 En République démocratique populaire lao, le taux de pauvreté est élevé hors de la région de la capitale mais les pauvres sont éparpillés dans des communautés reculées 243

- 8.6 En République arabe d'Égypte, les densités de population sont élevées dans les régions retardataires et une infrastructure connective est nécessaire pour permettre l'intégration spatiale 245
- 9.1 La couverture des réseaux de téléphonie mobile s'est rapidement étendue en Afrique 268
- 9.2 La densité, la distance et la division se conjuguent pour déterminer l'accès aux marchés 271
- 9.3 L'accès potentiel aux principaux marchés mondiaux différencie les régions du monde en développement 272
- 9.4 Construction de l'infrastructure régionale en Afrique australe 277
- 9.5 Des villes jumelles pour l'intégration locale 279
- 9.6 L'Afrique de l'Ouest possède le potentiel pour un développement industriel basé sur le coton 280
- G4.1 Les frontières de l'Afrique ont été tracées avant la Première guerre mondiale 285

## Tableaux

- 1 La densité est le facteur le plus important au plan local, la distance, au plan national et la division, au plan international 7
- 2 L'agglomération, la migration et la spécialisation sont les forces les plus importantes — et la terre, le travail et les biens intermédiaires sont les marchés de facteurs les plus sensibles 22
- 3 Instruments et dimensions — Une règle empirique pour calibrer l'action gouvernementale 23
- 1.1 La taille des établissements urbains croît avec le développement 61
- 1.2 Les disparités entre zones rurales et urbaines en matière de salaires, richesse et consommation caractérisent le développement au cours des deux derniers siècles 64
- 1.3 Les disparités entre zones urbaines et rurales en matière de services élémentaires s'amenuisent avec le développement 65
- 2.1 Les mesures par zones administratives, statistiques et géographiques indiquent toutes que le développement s'accompagne d'une augmentation de la concentration spatiale de l'activité économique 85
- 2.2 L'inégalité spatiale a évolué au cours des différentes phases du développement 86
- 2.3 Les données fournies par les enquêtes auprès des ménages et les données de produit brut sous-national corroborent le schéma du déclin des disparités spatiales de bien-être avec le développement 88
- 3.1 La concentration du PIB et de la croissance de la population s'est déplacée entre 1820 et 1998 106
- 3.2 Le PIB par habitant a décuplé, 1500–1998 109
- 4.1 Une douzaine d'économies d'échelle 128
- 4.2 Les économies d'échelle internes sont faibles dans les industries légères et élevées dans les industries lourdes 130
- 4.3 Les économies d'échelle s'amplifient avec la densité et s'atténuent avec la distance 135
- 4.4 Trente ans d'avancée théorique reconnaissent l'importance de ces économies d'échelle 136
- 4.5 Les économies d'agglomération varient selon la taille et le profil des villes et le cycle de vie des industries 137
- 5.1 À la fin du 19<sup>e</sup> siècle, la majorité des migrants internationaux venaient de l'Europe, où la situation était la plus avantageuse 149
- 5.2 Les mouvements internationaux de main-d'œuvre les plus importants ont lieu entre pays voisins 150
- 5.3 Les taux de mobilité de la main-d'œuvre varient largement selon les régions du monde en développement 156
- 5.4 La plupart des migrants se déplacent pour des raisons économiques mais beaucoup sont poussés à partir par la mauvaise qualité des services 166
- 5.5 Une politique pragmatique envers les migrations reconnaît les bénéfices de l'agglomération 169
- 6.1 Prix, coûts et marges bénéficiaires sont tous très élevés dans les corridors de transport en Afrique 187
- 6.2 Les coûts des délais internationaux pour le passage des frontières sont les plus élevés en Asie centrale, en Afrique centrale, en Afrique de l'Est et en Afrique australe 189
- 7.1 Un instrument par dimension : un cadre simple pour les politiques d'urbanisation 216
- 7.2 Interventions visant à intégrer les urbains pauvres 228
- 8.1 Un instrument par dimension — un cadre pour les politiques de développement local, territorial ou régional 246
- 8.2 L'expérience de l'OCDE a évolué en matière de stimulation des régions retardataires par des incitations 256
- 8.3 Une gamme de moyens d'action a été utilisée par les gouvernements pour créer une masse économique dans les zones retardataires, avec des résultats modestes 257
- 8.4 L'évaluation de la performance des politiques d'intégration territoriale 259
- 9.1 Peu d'accords régionaux autorisent une pleine mobilité de la main-d'œuvre 266
- 9.2 L'Afrique subsaharienne, l'Asie du Sud et le Moyen Orient et l'Afrique du Nord sont les ensembles régionaux les plus affectés par le manque de fiabilité des infrastructures, et l'Asie de l'Est est la moins affectée 267
- 9.3 Les « biens du club » d'une région peuvent être fournis aisément car une exclusion ne coûtant rien est possible 269
- 9.4 Un instrument par espace donné offre un cadre simple pour l'intégration régionale 273

# Avant-propos

La production se concentre dans les grandes villes, les provinces dynamiques et les pays riches. La moitié de la production mondiale provient de 1,5 % des terres de la planète. Le Caire produit plus de la moitié du PIB de l'Égypte, n'utilisant qu'à peine 0,5 % de son territoire. Trois États du Sud et du Centre du Brésil représentent 15 % de la superficie du pays, mais plus de la moitié de la production nationale. Et l'Amérique du Nord, l'Union européenne et le Japon — qui comptent globalement moins d'un milliard d'habitants — entrent pour les trois quarts de la richesse du monde.

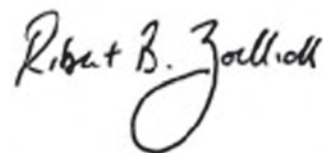
Mais la concentration économique signe l'exclusion d'une partie des populations. Au Brésil, en Chine et en Inde par exemple, les États à la traîne ont des taux de pauvreté plus de deux fois plus élevés que les États dynamiques. Plus des deux tiers des pauvres du monde en développement sont des villageois. Un milliard d'habitants, qui vivent dans les pays les plus défavorisés et les plus isolés du monde, essentiellement en Afrique subsaharienne, en Asie du Sud et en Asie centrale, subsistent avec moins de 2 % de la richesse du monde.

Ces populations géographiquement pénalisées sont confrontées à la dure loi de la réalité, qui veut que le développement n'apporte pas la prospérité économique partout à la fois ; les marchés préfèrent certains espaces géographiques. Mais la dispersion plus large de la production ne favorise pas nécessairement la prospérité. Les pays qui ont une économie prospère encouragent la concentration, mais ils adoptent aussi des politiques qui uniformisent les niveaux de vie de leurs habitants, où qu'ils se trouvent — en termes de nutrition, d'éducation, de santé et de réseaux d'assainissement. Pour bénéficier des avantages de la concentration économique et de la convergence sociale, il faut des choix d'orientation axés sur l'intégration économique.

L'intégration doit commencer avec des institutions qui garantissent l'accès à des services de base, tels que l'enseignement primaire, les soins de santé primaires, des réseaux d'assainissement appropriés et de l'eau salubre pour chacun. Lorsque l'intégration devient plus difficile, les politiques adaptatives doivent inclure les routes, les voies ferrées, les aéroports, les ports et les systèmes de communication qui facilitent la circulation des biens, des services, des individus et des idées aux plans local et national, comme au plan international. Dans les régions où l'intégration est plus problématique, pour des raisons d'ordre social ou politique, les programmes d'action doivent être aussi d'une portée plus générale, avec des institutions qui unissent, des infrastructures qui facilitent les liaisons et des interventions ciblées comme des programmes d'assainissement des quartiers insalubres ou les systèmes d'incitation qui encouragent les producteurs à s'implanter dans des régions données.

Sur la base de ces principes, le *Rapport sur le développement dans le monde 2009*, le 31<sup>e</sup> du genre, recadre les débats sur l'urbanisation, le développement territorial et l'intégration régionale. Il analyse les données d'expérience antérieures des pays développés et en tire des conclusions concrètes pour les politiques d'urbanisation des pays en développement d'aujourd'hui. Pour les pays les plus déshérités d'Afrique et d'Asie, enclavés ou isolés, pour d'autres raisons, des marchés mondiaux, le Rapport examine des approches prometteuses pour favoriser l'intégration régionale, qui combinent la coopération institutionnelle, les équipements d'infrastructure partagés et des mesures d'incitation particulières. Dans les pays à revenu intermédiaire en expansion, la prospérité générale peut masquer des poches de pauvreté persistantes. Le Rapport esquisse à l'intention de ces pays des stratégies pour promouvoir l'intégration économique et aider les pauvres des zones les plus déshéritées du monde.

J'espère que le Rapport *Repenser la géographie économique* stimulera une réflexion bien nécessaire sur les avantages d'une « croissance équilibrée », qui s'est révélée insaisissable. Et, en contribuant à éclairer certains débats importants, il montrera comment placer nos pays dans la trajectoire d'un développement plus durable qui profite à tous.

A handwritten signature in black ink, reading "Robert B. Zoellick". The signature is fluid and cursive, with the first name "Robert" and the last name "Zoellick" being more prominent.

Robert B. Zoellick  
*Président*



# Remerciements

Ce rapport a été préparé par une équipe dirigée par Indermit S. Gill, dont faisaient partie Souleymane Coulibaly, Uwe Deichmann, Maria Emilia Freire, Chorching Goh, Andreas Kopp, Somik V. Lall, Claudio E. Montenegro, Truman Packard et Hirotugu Uchida. Homi Kharas, Marisela Montoliu Munoz, Andrew Nelson, Mark Roberts, Sebastian Vollmer et Fang Xu ont contribué de façon importante à l'élaboration du rapport. L'équipe a été secondée par Eduardo S.F. Alves, Maximilian Hirn et Catalina Tejada.

Le rédacteur en chef général était Bruce Ross-Larson.

James Collins et son équipe de la Zefyr Design Ltd.(Londres) ont créé la couverture et les graphiques utilisés pour guider les lecteurs du Rapport. Les cartes ont été créées par l'Unité de cartographie de la Banque mondiale. La mise en page et la production de l'ouvrage ont été coordonnées par le Bureau des publications de la Banque mondiale, sous la supervision de Stephen McGroarty, Susan Graham et Andres Ménèses.

Le Rapport sur le développement dans le monde 2009 a été produit sous le double patronage de la Vice-Présidence Économie du développement (DEC) et du Réseau Développement durable (SDN). Les travaux ont été menés sous la direction conjointe de François Bourguignon, Alan H. Gelb et Justin Yifu Lin, Premiers Vice-présidents DEC à différents stades de la production et de la diffusion de ce rapport et Katherine Sierra, Vice-Présidente du Réseau Développement durable. Jean-Jacques Dethier, Jeffrey Lewis, Claudia Paz Sepulveda, Laszlo Lovei et Antonio Estache ont aussi formulé des observations très utiles.

Les Présidents Robert B. Zoellick et Paul D. Wolfowitz de la Banque mondiale ont fourni des informations et des conseils, et le Directeur général Graeme Wheeler a été une source d'encouragement irremplaçable pour l'équipe.

Deux groupes de conseillers ont fourni des indications très précieuses à tous les stades du rapport. Présidé par l'Économiste en Chef et Premier Vice-Président, l'Academic Panel était composé de François Bourguignon, Paul Collier, Masahisa Fujita, Vernon Henderson, Philippe Martin, Ravi Kanbur, Lord Nicholas Stern et Anthony Venables. Le Policymaker Panel était présidé par le Vice-Président SDN et son équipe était composée de Lobna Abdellatif Ahmed, Newai Gebreab, Jerzy Kwiecinski, Shantong Li, Katharina Mathernova, Charbel Nahas, Enrique Peñalosa, Carolina Renteria, Kamal Siddiqui, Jorge Wilhelm et Natalia Zubarevich.

Nombreux sont aussi ceux qui, au sein de la Banque mondiale et à l'extérieur, ont apporté une contribution très utile à travers leurs observations et leurs suggestions. L'équipe a tiré le plus grand parti d'un grand nombre de consultations, de réunions et d'ateliers régionaux organisés au niveau local en Côte d'Ivoire, en Allemagne, en Finlande, en France, en Inde, au Japon, en Norvège, Russie, en Afrique du Sud, en Suède, en Tanzanie, en Turquie et au Royaume-Uni. L'équipe tient à remercier tous ceux qui ont participé à ces ateliers et à d'autres réunions, vidéoconférences et discussions en ligne, qui ont réuni des universitaires, des chercheurs sur les méthodes, des responsables gouvernementaux et des agents d'organisations non gouvernementales, de la société civile et d'organisations du secteur privé.

L'équipe exprime aussi tous ses remerciements pour le soutien généreux qu'ont apporté le Ministère du développement international de Royaume-Uni, le Programme multidonneurs sur le savoir au service du changement (« Programme KCP »), la Norvège, le Fonds japonais pour l'élaboration des politiques et le développement des ressources humaines, l'institut pour l'environnement et la durabilité du Centre commun de recherche de la Commission européenne, le Ministère fédéral allemand de la Coopération économique et la Fondation William and Flora Hewlett. Rebecca Suguï a servi d'assistante exécutive principale à l'équipe, Ofelia Valladolid a

servi d'assistante programme et Jason Victor et Maria Hazel Macadangdang, d'assistants de l'équipe. Evangeline Santo Domingo a servi d'assistance de gestion des ressources.

# *Abréviations et notes sur les données*

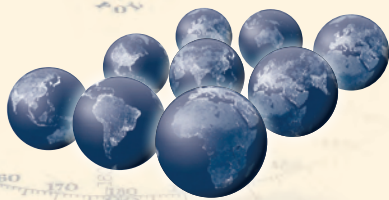
|          |  |
|----------|--|
| ACP      | Afrique, Caraïbes et Pacifique   |
| ALEAC-RD | Accord de libre-échange entre l'Amérique centrale et la République dominicaine     |
| ALECE    | Accord de libre-échange centre européen  |
| ALENA    | Accord de libre-échange nord-américain   |
| ANASE    | Association des nations d'Asie du Sud-Est  |
| APE      | accords de partenariat économique  |
| BELDES   | Projet de soutien à l'infrastructure municipale (Turquie)                          |
| BIRD     | Banque internationale pour la reconstruction et le développement                   |
| CAO      | Communauté de l'Afrique orientale  |
| Caricom  | Communauté des Caraïbes  |
| CECA     | Communauté européenne du charbon et de l'acier                                     |
| CEE      | Communauté économique européenne   |
| CEDEAO   | Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest                            |
| CIESIN   | Consortium pour le réseau international d'information sur les sciences de la Terre |
| CIS      | Classification industrielle standard   |
| EAP      | Asie de l'Est et Pacifique   |
| ECA      | Europe et Asie centrale  |
| ECTEL    | Autorité des télécommunications des Caraïbes orientaux                             |
| ENEA     | École nationale d'économie appliquée (Dakar)                                       |
| ENSEA    | École nationale supérieure de statistique et d'économie appliquée (Abidjan)        |
| EPU      | éducation primaire universelle   |
| FEU      | unités équivalentes à quarante pieds   |
| GATS     | Accord général sur le commerce des services  |
| GIS      | système d'information géographique   |
| GRUMP    | Global Rural-Urban Mapping Project   |
| IDA      | Association internationale de développement  |
| IED      | investissement étranger direct   |
| IIED     | Institut international pour l'environnement et le développement (Royaume-Uni)      |
| INEGI    | Instituto Nacional de Estadística y Geografía                                      |
| ISSEA    | Institut sous-régional de statistique et d'économie appliquée (Yaoundé)            |
| IT       | technologie de l'information   |
| KÖYDES   | rojet de soutien à l'infrastructure des villages (Turquie)                         |
| MCCA     | Marché commun centraméricain   |
| MERCOSUR | Marché commun du Sud (Amérique latine)   |
| NEPAD    | Nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique                             |
| NSDP     | Programme national d'amélioration des taudis (Inde)                                |
| NUTS     | Nomenclature des unités territoriales statistiques                                 |
| OCDE     | Organisation de coopération et de développement économiques                        |
| OECE     | Organisation européenne de coopération économique                                  |

|          |   |
|----------|---|
| OIM      | Organisation internationale pour les migrations                           |
| PAFTA    | Zone panarabe de libre-échange  |
| PAS      | pouvoir d'achat standard  |
| PIB      | produit intérieur brut  |
| PRB      | produit régional brut   |
| RASCOM   | Organisation régionale africaine pour la communication par satellite      |
| R&D      | recherche et développement  |
| RSAC     | Réseau du savoir et de l'apprentissage des Caraïbes                       |
| SADC     | Communauté de développement de l'Afrique australe                         |
| SAR      | Région d'Asie du Sud  |
| SASEC    | Coopération économique sous-régionale d'Asie du Sud                       |
| SPARTECA | Accord régional de commerce et de coopération économique du Pacifique-Sud |
| TEU      | unités équivalentes à vingt pieds   |
| TIC      | technologies de l'information et de la communication                      |
| UE       | Union européenne  |
| UMA      | Union du Maghreb arabe  |
| UME      | Union monétaire européenne  |
| VAMBAY   | Valmiki Ambedkar Awas Yojana  |
| WAEMU    | Union économique et monétaire d'Afrique de l'Ouest                        |
| ZES      | zone économique spéciale  |

### Notes sur les données

Les pays inclus dans les groupes régionaux et de revenus dans ce Rapport sont listés dans le tableau Classification des économies, à la suite des Grands indicateurs du développement dans le monde. Les classifications par revenus sont basées sur le produit intérieur brut (PIB) par habitant ; les seuils pour la classification par revenus de cette édition peuvent être trouvés dans l'introduction des Grands indicateurs du développement dans le monde. Les moyennes de groupe renseignées dans les figures et tableaux sont des moyennes non pondérées des pays du groupe, sauf indication contraire.

L'utilisation du mot *pays* pour faire référence à des économies n'implique aucun jugement de la Banque mondiale sur le statut légal ou autre d'un territoire. Le terme *pays en développement* recouvre les économies à revenus faibles et intermédiaires et peut donc inclure des économies en transition de la planification centrale, pour des raisons d'ordre pratique. Les termes *pays avancés* ou *pays développés* pourraient être utilisés, pour des raisons d'ordre pratique, afin de dénoter les économies à revenus élevés.



### Le Rapport en bref : densité, distance et division

*L'expansion des villes, la mobilité des personnes et la spécialisation des produits font partie intégrante du développement. Ces transformations sont particulièrement évidentes en Amérique du Nord, en Europe de l'Ouest et en Asie du Nord-Est. Mais les pays de l'Asie de l'Est et du Sud et de l'Europe de l'Est passent aujourd'hui par des transformations similaires quant à l'ampleur et à la rapidité. Le Rapport sur le développement dans le monde de 2009 : Revoir la géographie économique, conclut que ces transformations demeureront la clé du succès économique dans d'autres parties du monde en développement et qu'il faut les encourager.*

#### Voir le développement en 3D

Ces transformations sont porteuses de prospérité, mais elles ne se produisent ni sans risques ni sans sacrifices. Considérons les trois localisations les plus prospères du monde :

- La première est Tokyo, la plus grande métropole de la planète avec 35 millions d'habitants, le quart de la population du Japon, entassés dans une région qui occupe moins de 4 % du territoire national.
- La deuxième, ce sont les États-Unis, la plus grande économie du monde et peut-être aussi la plus mobile, où 35 millions de personnes changent de lieu de résidence chaque année.
- La troisième, c'est l'Europe de l'Ouest, continent doté du réseau de liaisons le plus dense du monde aujourd'hui, et dont les échanges avec le reste du monde portent sur 35 % du produit intérieur brut (PIB), dont plus de la moitié avec les pays voisins.

Le touriste qui visite Tokyo peut voir des brigades spéciales de pousseurs chargées de tasser les gens dans les wagons du métro. Des millions de voyageurs acceptent sans protester cette bousculade. Une carte de la densité économique du Japon montre pourquoi. Tokyo produit une fraction très importante de la richesse du Japon — et pour profiter d'une partie de cette richesse, les Japonais doivent vivre à proximité de la ville (voir carte 1). Le trait le plus frappant de cette carte, c'est la densité — la concentration de la richesse à Tokyo et Osaka.

Aux États-Unis, dans les jours qui précèdent la fête annuelle de Thanksgiving, quelque 35 millions d'Américains cherchent à retourner auprès de leur famille et

de leurs amis. C'est le début de l'hiver dans certaines régions des États-Unis, de sorte que les vols sont souvent annulés. Mais les Américains supportent d'être éloignés de leurs amis et de leurs parents parce que l'activité économique est concentrée dans un petit nombre de régions du pays (voir carte 2). Si vous voulez profiter de cette richesse, il vous faut vous rapprocher d'elle. C'est pourquoi huit millions

d'Américains changent d'État tous les ans et migrent pour réduire la distance qui les sépare des opportunités économiques. L'élément le plus frappant de cette carte, c'est la distance.

De l'autre côté de l'Atlantique, en Europe de l'Ouest, un autre déplacement massif prend place chaque jour — ce n'est pas un déplacement de personnes, mais un déplacement de marchandises.

#### Carte G0.1 Densité — pourquoi il est rentable d'être à proximité de Tokyo

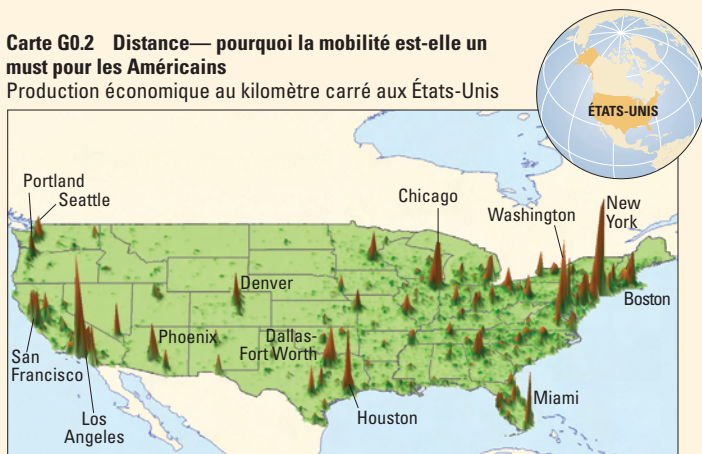
Production économique par kilomètre carré au Japon



Source : Équipe du Rapport sur le développement dans le monde 2009, et Banque mondiale, Groupe de recherche sur le développement, à partir d'estimations des PIB infranationaux pour 2005. Voir aussi Nordhans (2006).



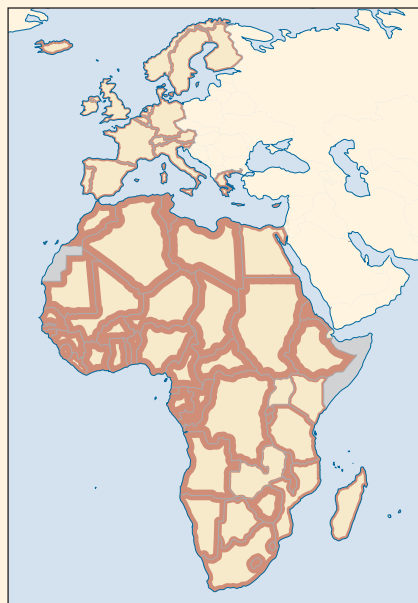
**Carte G0.2 Distance— pourquoi la mobilité est-elle un must pour les Américains**  
Production économique au kilomètre carré aux États-Unis



Source : Équipe du Rapport sur le développement dans le monde 2009, et Banque mondiale, Groupe de recherche sur le développement, à partir d'estimations des PIB infranationaux pour 2005. Voir aussi Nordhans (2006).

Un exemple en est donné par Airbus, qui fabrique et assemble des pièces détachées d'avion en Allemagne, en Grande-Bretagne, en France, en Espagne et ailleurs. D'énormes pans de l'aéronef sont chargés dans des bateaux et des avions étant donné que les centres industriels sont spécialisés dans la fabrication et la production en masse de pièces détachées différentes.

**Carte G0.3 Division— ce qui bloque le progrès en Afrique ne le bloque pas en Europe de l'Ouest**  
Restrictions aux frontières qui entravent la circulation des biens, des capitaux, des personnes et des idées



Source : Équipe du Rapport sur le développement dans le monde 2009 (voir chapitre 3 pour les détails).

Note : L'épaisseur des lignes de frontières est proportionnelle à un indice synthétique représentant, pour chaque pays, le niveau de restrictions imposées à la circulation des biens, capitaux, personnes et idées avec l'ensemble des autres pays.

Les pays d'un ensemble régional qui était divisé il n'y a pas si longtemps commercent avec les ennemis d'hier pour former une Union européenne encore plus intégrée. À mesure que cette intégration progresse, les divisions économiques s'estompent, de sorte que la spécialisation et la production de masse deviennent possibles (voir carte 3).

Quelle est la rétribution de ces désagréments ? Cette carte de la géographie économique, qui redimensionne les pays en fonction de leur PIB, montre les avantages des grosses agglomérations urbaines, de la mobilité des agents économiques et des pays qui ont un bon réseau de liaisons économiques et autres. Les États-Unis, l'Europe de l'Ouest et le Japon dominent l'économie mondiale (voir carte 4).

Les villes, la migration et les échanges ont été les principaux catalyseurs du progrès dans le monde développé au cours des deux derniers siècles. Cette histoire se répète aujourd'hui dans les économies les plus dynamiques du monde en développement.

- Mumbai n'est pas la plus grande ville de la planète, mais c'est la plus densément peuplée. Et elle continue de se développer.
- La Chine n'est pas la plus grande économie du monde, mais c'est celle dont la croissance est la plus rapide et il est possible qu'elle compte parmi les plus mobiles du monde.
- L'Asie du Sud-Est n'a peut-être pas constitué d'union politique comme l'Europe, mais tout comme l'Union européenne elle a des échanges mutuels avec d'autres partenaires.

Les Indiens risquent de perdre la vie, un bras ou une jambe dans les trains bondés pour pouvoir profiter de la densité économique. Malgré la cohue des trajets quotidiens et les promiscuités dans les bidonvilles tels que Dharavi, la population de Mumbai a doublé depuis les années 70. Depuis les années 90, des millions de Chinois se concentrent le long de la côte pour se rapprocher des opportunités économiques. Tout comme les Américains retournent chez eux pour Thanksgiving, plus de 200 millions de Chinois se déplacent pour le nouvel an chinois. En Asie de l'Est, les réseaux de production régionaux sont bien plus largement développés que les sites d'Airbus en Europe de l'Ouest. Les pays d'Asie de l'Est n'échangent peut-être pas des pièces d'avion, mais des nations autrefois ennemies s'achètent et se vendent maintenant des pièces détachées de voitures et d'ordinateurs avec la même fréquence et la même rapidité.

Et quel en est l'avantage ? Nous pouvons une fois encore reconnaître les formes de la Chine, de l'Inde et des pays de l'Asie du Sud-Est sur la carte de la géographie économique du monde (voir carte 3). Comparez ces formes avec l'imposant continent africain, qui apparaît comme une étroite péninsule.

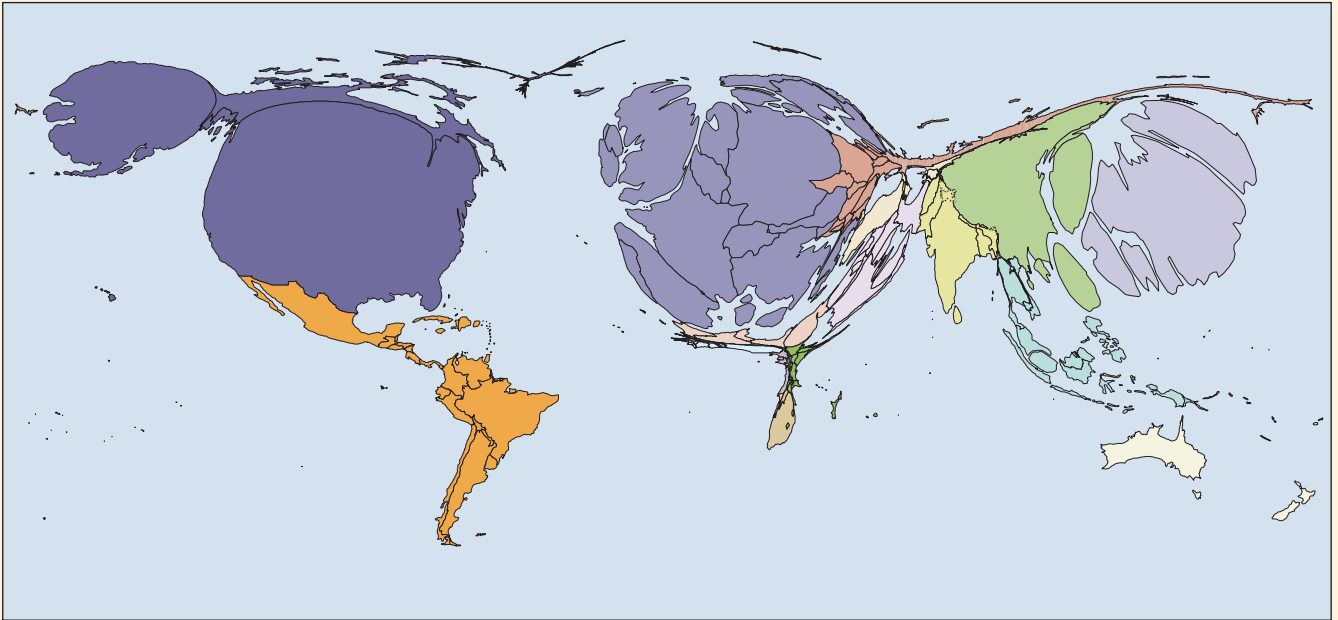
Selon le *Rapport sur le développement dans le monde*, si certaines régions sont prospères, c'est parce qu'elles ont favorisé les transformations dans les trois dimensions de la géographie économique :

- L'augmentation des densités, ainsi que le montre l'expansion des agglomérations urbaines
- Le raccourcissement des distances, à mesure que les travailleurs et les entreprises migrent pour se rapprocher de la densité
- La diminution des divisions, à mesure que les pays réduisent l'épaisseur de leurs frontières économiques et prennent pied sur les marchés mondiaux pour tirer parti des économies d'échelle et de la spécialisation.

Les États-Unis et le Japon ont remanié leur géographie économique selon ces principes dans le passé. La Chine entreprend maintenant de remanier sa géographie. Le Rapport suggère que ce sont ces mêmes transformations qui aideront les pays en développement dans d'autres parties du monde, surtout en Afrique.

**Carte G0.4 Comment les marchés voient le monde**

La taille d'un pays montre la proportion du produit intérieur brut mondial qu'il produit



Source : Équipe du Rapport sur le développement dans le monde 2009, à partir de PIB de 2005 (en dollars EU constants).

Note : Le cartogramme a été créé en utilisant la méthode développée par Gastner et Newman (2004). Cette carte montre les pays qui possèdent le plus de richesse lorsque l'on utilise les taux de change des devises pour comparer le PIB. Ceci indique le pouvoir d'achat international – ce que vaut l'argent d'une personne lorsqu'il est dépensé dans un autre pays.

### Une croissance déséquilibrée, un développement sans exclusive

C'est ce que propose ce *Rapport sur le développement dans le monde*, qui est structuré de façon à faire ressortir ce message (voir figure 1).

- La première partie décrit les transformations qui interviennent sur le triple front de la densité, de la distance et de la division — en analysant la situation sur chaque front. Il résume les données d'expérience des quelque cent dernières années.
- La deuxième partie analyse les déterminants de ces transformations — les forces du marché actionnées par l'agglomération, la migration et la spécialisation et les échanges. Il expose les résultats des travaux de recherche sur les méthodes menés au cours de la dernière génération.
- La troisième partie du rapport examine les conclusions à tirer des données d'expérience et de l'analyse présentées dans les deux premières parties. Elle fournit un cadre d'analyse commun pour recentrer trois débats concernant l'action gouvernementale — sur l'urbanisation, les régions à la traîne à l'intérieur

du territoire national, et l'intégration régionale et la mondialisation.

Le Rapport est structuré de façon à ce que ceux qui ne s'intéressent qu'à l'un des trois débats puissent se contenter de lire la partie qui s'y rapporte. En d'autres termes, le rapport peut être lu verticalement. Les chapitres sur la densité, l'agglomération et l'urbanisation devraient intéresser tous les pays — grands ou petits, à faible revenu ou à revenu intermédiaire. Les chapitres sur la distance, la mobilité des facteurs et le développement régional devraient intéresser plus particulièrement les grands pays à revenu intermédiaire. Et les chapitres sur la division, le coût des transports et l'intégration régionale devraient susciter principalement l'intérêt des économies de petite taille à faible revenu.

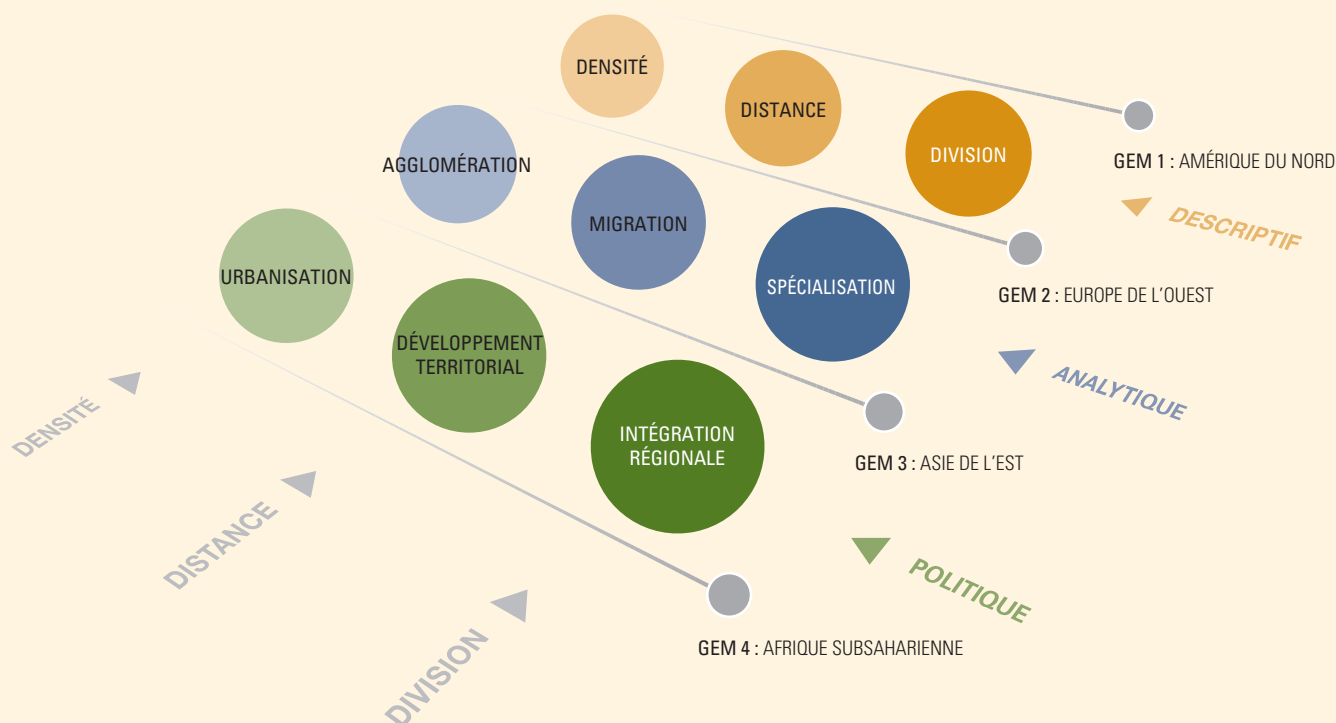
Quatre coups de projecteurs sur la *Géographie en mouvement* examinent les interactions entre les forces du marché et les politiques gouvernementales en Amérique du Nord, en Europe de l'Ouest, en Asie de l'Est et en Afrique subsaharienne. En faisant ressortir les interactions qui existent entre les trois dimensions, ils établissent aussi le lien entre les différentes parties du Rapport.

Vu sous un autre angle, le rapport examine les problèmes les plus importants que pose la géographie économique, aux niveaux local, national et international. Au plan local, pour des régions comme celles de l'État de Lagos, dans la partie méridionale du Nigéria, le problème qui se pose est de savoir comment gérer l'urbanisation. Au plan national, le problème qui se pose au Nigéria est de savoir comment gérer les disparités de ressources et de niveaux de vie entre le nord et le sud du pays. Et au plan international, le problème qui se pose à l'Afrique de l'Ouest et à l'Asie de l'Est est de savoir comment mettre en place une meilleure union économique, qui soit bénéfique à la fois pour les pays enclavés et les pays côtiers, les pays les plus démunis et les pays les plus prospères.

À mesure que l'échelle géographique passe du local au national puis à l'international, le problème qui se pose aux autorités nationales change. Mais le problème fondamental est le même — certaines régions prospèrent, d'autres pas. Et il est difficile pour qui que ce soit de l'accepter comme un fait inévitable.

Le principal message du Rapport est que la croissance économique sera déséquilibrée. Essayer de diffuser l'activité

Figure G0.1 Le Rapport peut être lu par partie



Source : Équipe du Rapport sur le développement dans le monde 2009.

économique, c'est la décourager. Mais les fruits du développement peuvent néanmoins être largement partagés en ce sens que ceux qui entrent dans la vie loin des opportunités économiques peuvent profiter de la concentration croissante de la richesse dans un petit nombre de localisations. Pour profiter à la fois d'une croissance économique inégale et d'un développement qui profite à tous, la solution, c'est l'intégration économique.

### L'intégration économique — locale, nationale et internationale

Le Rapport explique clairement ce que signifie l'intégration économique. C'est une chose que d'intégrer les régions rurales aux zones urbaines. C'en est une autre que d'intégrer les régions à la traîne aux régions dynamiques à l'intérieur du territoire national. Et c'en est une encore que d'intégrer les pays isolés aux pays dotés d'un dense réseau de relations économiques et autres. Ces notions d'intégration économique sont essentielles dans les trois débats qui intéressent le développement — l'urbanisation, le développement territorial et l'intégration internationale.

Les arguments et les éléments de preuve présentés dans le *Rapport sur le développement dans le monde* permettent d'établir les priorités de l'action gouvernementale aux différents stades de l'urbanisation, essentiellement en fournissant les éléments d'une stratégie d'urbanisation. Dans un pays, chaque région, chaque zone a une géographie spécifique. Mais les principes sont assez universels.

- Dans les régions essentiellement rurales, les pouvoirs publics doivent être aussi neutres que possible et jeter les bases institutionnelles d'une urbanisation éventuelle dans certaines régions. La qualité des politiques foncières joue un rôle déterminant, de même que les politiques visant à fournir des services de base à l'ensemble des populations. Le Costa Rica en offre un bon exemple.
- Dans les régions qui connaissent une urbanisation rapide, les pouvoirs publics doivent mettre en place non seulement des institutions, mais aussi des infrastructures connectives pour que les avantages de l'augmentation de la densité économique puissent être

plus largement partagés. Chongqing, en Chine, en est un bon exemple.

- Dans les régions où l'urbanisation progresse, en plus des institutions et l'infrastructure, des interventions ciblées peuvent se révéler nécessaires pour traiter le problème des bidonvilles. Mais ces interventions seront sans effet tant que les institutions qui régissent la terre et les services de base ne sont pas raisonnablement efficaces et que l'infrastructure de transports n'est pas en place. Bogotá, en Colombie en est un bon exemple.

Les principes peuvent aussi conduire à repenser le débat sur le développement territorial ou régional. Les outils de la géographie permettent d'identifier les régions qui sont pauvres — les régions à la traîne — et celles où vivent la plupart des pauvres. Dans bien des cas, ce ne sont pas les mêmes, parce que ce sont les pauvres qui ont le plus de raisons de quitter les régions déshéritées. Le Rapport analyse comment les pouvoirs publics peuvent adapter leurs politiques pour intégrer les régions au sein du territoire national, tout en réduisant la pauvreté partout.

Les régions à la traîne ont un point commun — elles sont économiquement éloignées des régions prospères. Mais en outre la géographie économique n'est pas la même d'une région à l'autre.

- Dans certains pays, tels que la Chine, les régions à la traîne sont peu peuplées. Il n'est pas très logique d'amener des équipements d'infrastructure jusque dans ces régions — ni de fournir des incitations aux entreprises pour qu'elles s'y implantent. Mais il est plus logique de fournir des services de base partout, même s'il est plus coûteux d'atteindre ces régions écartées. La priorité, c'est d'encourager la mobilité des personnes, et les institutions qui permettent aux marchés fonciers de mieux fonctionner et qui apportent la sécurité, des écoles, des rues et des équipements d'assainissement devraient être au centre de la politique d'intégration.
- Dans d'autres pays, tels que le Brésil, les régions à la traîne sont densément peuplées. Mais, comme en Chine, les pauvres ont migré par millions du Nord-Est au Sud-Est du pays. Tous les habitants parlent la même langue, et la mobilité entre les régions n'est pas difficile. Toutefois, les pauvres vivent encore en grand nombre dans le Nord-Est. Il est important de faciliter la mobilité des populations du Nord-Est, mais il est également important de permettre à la région dynamique du Sud-Est d'avoir accès aux marchés. Dans de tels cas, la mise en place d'institutions et d'infrastructures pour relier les deux régions côtières entre elles sera nécessaire pour assurer l'intégration économique.

- Dans un troisième groupe de pays, tels que l'Inde, les régions à la traîne sont densément peuplées — près de 60 % des pauvres du sous-continent vivent dans des régions déséquilibrées — et les Indiens peuvent avoir des difficultés à migrer vers les régions prospères telles que la capitale et le Sud. Les différences de langue et de culture peuvent être considérables dans certains endroits. Dans de tels cas, les institutions et l'infrastructure pourraient être complétées par des mesures d'incitation pour encourager les producteurs à s'implanter dans ces régions à la traîne. Mais ces mesures doivent être conçues avec soin pour éviter de neutraliser les effets unificateurs des institutions communes et de l'infrastructure connective. Une possibilité prometteuse est de fournir des incitations à l'agriculture et aux activités connexes dans les États qui sont encore essentiellement ruraux.

Enfin, les principes définis dans ce Rapport éclairent les débats sur la façon dont la mondialisation fonctionne pour tous les pays. La logique appliquée aux niveaux local et national peut être utilisée au niveau international pour classer les ensembles régionaux du monde en fonction de la difficulté que présente l'intégration économique dans ces ensembles. Le problème commun est la division — autrement dit l'épaisseur des frontières. Cela étant, la tâche de l'intégration diffère d'une région à l'autre du monde en développement :

- Pour les pays situés dans des ensembles régionaux proches des marchés mondiaux, comme l'Amérique centrale et

l'Europe de l'Est, l'intégration est relativement facile. Des institutions communes peuvent les aider à devenir une extension de ces vastes marchés.

- Pour les pays situés dans des ensembles régionaux éloignés des marchés mondiaux, mais qui disposent de vastes marchés intérieurs intéressants pour les investisseurs, le problème est plus difficile. Des institutions et une infrastructure régionale solides peuvent les aider à accéder à ces marchés mondiaux. Citons à titre d'exemple l'Asie de l'Est et de plus en plus l'Asie du Sud. L'Afrique australe et l'Amérique du Sud peuvent aussi s'intégrer au monde en se dotant d'institutions et d'infrastructures régionales pour développer leurs marchés intérieurs et diversifier leur spécialisation.
- L'intégration est particulièrement difficile pour les pays situés dans des ensembles régionaux divisés et distants et auxquels fait défaut la densité économique qu'apporterait une économie locale importante. Ces pays incluent les pays du « bottom billion » — les exclus du développement que sont l'Afrique de l'Est, du Centre et de l'Ouest ; l'Asie centrale ; les Îles du Pacifique. Pour ces pays, les trois instruments devront être utilisés — les institutions régionales, qui réduisent l'épaisseur des frontières, l'infrastructure régionale qui établit des liens d'un pays à l'autre, et des mesures d'incitation telles que l'accès préférentiel aux marchés mondiaux, subordonné éventuellement au renforcement de la coopération régionale entre tous les pays.

*Il existe un point commun entre les débats sur l'urbanisation, le développement territorial et la mondialisation. Dans leur forme actuelle, ils font une place excessive au ciblage géographique — ce qu'il faut faire dans les régions rurales ou les bidonvilles, ce qu'il faut faire dans les États ou provinces en perte de vitesse, ou dans les régions écartées, et ce qu'il faut faire dans les pays les plus défavorisés et enclavés. Le Rapport recadre ces débats d'une façon plus conforme à la réalité de la croissance et du développement. La réalité est que l'interaction entre les régions dynamiques et les régions à la traîne est la clé du développement économique. La réalité est que les interventions spatialement ciblées ne sont qu'un instrument mineur, que les gouvernants peuvent utiliser pour aider les régions à sortir de leur apathie. La réalité est que les gouvernants disposent d'instruments bien plus efficaces que les interventions spatialement ciblées pour promouvoir l'intégration. Ils peuvent établir des institutions qui unifient les villages, les villes et les régions et ils peuvent mettre en place des infrastructures qui relient certains centres à d'autres.*

*Le Rapport préconise un rééquilibrage de ces débats sur l'action gouvernementale pour inclure tous les instruments de l'intégration — les institutions qui unifient, l'infrastructure qui établit des liens et les interventions ciblées. Et il montre comment utiliser les trois dimensions que sont la densité, la distance et la division pour moduler l'application de ces moyens d'action afin de traiter toute la gamme des problèmes de l'intégration, qu'ils soient relativement simples ou de la plus grande complexité.*





# Vue d'ensemble

*La croissance économique sera inégale, mais les fruits du développement peuvent néanmoins être largement partagés — tel est le message du Rapport sur le développement dans le monde de cette année. À mesure que les économies passent du niveau de pays à faible revenu à celui de pays à revenu élevé, la production se concentre dans l'espace : les producteurs choisissent de préférence certaines localisations — telles que les villes, les zones côtières ou les pays intégrés dans un riche réseau de relations économiques. Au fur et à mesure que les pays se développent, les plus dynamiques adoptent aussi des politiques qui tendent à uniformiser les niveaux de vie dans l'espace national. L'intégration économique est le moyen qui permet de bénéficier à la fois des avantages immédiats de la concentration de la production et des avantages à long terme de la convergence des niveaux de vie.*

*Si les problèmes de l'intégration économique défient toute solution simple, les principes qui sous-tendent cette évolution n'ont pas besoin d'être complexes. L'articulation de la politique économique doit être calibrée en fonction de la difficulté des problèmes de développement et être déterminée par la géographie économique des lieux. À l'heure actuelle, le débat sur les disparités géographiques du développement commencent et se terminent souvent par l'examen d'interventions ciblées au plan spatial. Le Rapport recadre ce débat pour inclure la totalité des instruments de l'intégration économique — les institutions, les infrastructures et les incitations. Les efforts d'intégration doivent se fonder sur des institutions spatialement neutres. À mesure que les problèmes posés par la géographie se complexifient, la solution doit englober des infrastructures connectives. Dans les cas où des dissensions sociopolitiques rendent l'intégration des territoires particulièrement difficile, la portée de l'action des pouvoirs publics doit être plus large : il faut des institutions qui unissent, des infrastructures qui améliorent les liaisons et des interventions bien ciblées.*

## Localisation et prospérité

La localisation est le déterminant le plus important du bien-être d'un individu. Dans les décennies à venir, une personne née aux États-Unis gagnera cent fois plus qu'un Zambien et vivra trente années de plus que ce dernier. Derrière ces moyennes nationales, il y a des chiffres encore plus perturbants. À moins que les choses ne changent radicalement, un enfant qui a vu le jour dans un village éloigné de Lusaka, la capitale zambienne, ne vivra même pas deux fois moins longtemps qu'un bébé né à New York — et pendant cette courte vie, il gagnera à peine 0,01 dollar à chaque fois que le New yorkais gagnera deux dollars. Ce dernier gagnera 4,5 millions de dollars pendant la durée de sa vie, contre moins de 10 000 dollars pour le paysan zambien.

Un Bolivien qui a neuf années de scolarité gagne en moyenne à peu près 460 dollars par mois, en dollars qui reflètent le pouvoir d'achat des États-Unis. Mais ce même Bolivien gagnerait

environ trois fois plus aux États-Unis. Un Nigérian ayant neuf années de scolarité aurait une rémunération huit fois plus importante aux États-Unis qu'au Nigéria. Cette « prime de localisation » est importante dans tout le monde en développement<sup>1</sup>. La principale variable explicative de votre revenu dans tous les pays du monde à l'heure actuelle, n'est ni l'étendue de votre savoir, ni l'étendue de vos relations, c'est l'endroit où vous travaillez.

## À-coups du développement, cercle vertueux et effets d'entraînement

Ces disparités dans les niveaux de revenu et les niveaux de vie sont imputables à ce qui est une caractéristique frappante du développement économique — l'irrégularité de sa progression dans l'espace. La prospérité n'apparaît pas partout en même temps, ce qui est certes un peu injuste. Et cela est vrai, quelle que soit l'échelle géographique considérée : locale, nationale



ou mondiale. Les villes prennent rapidement de l'avance sur les campagnes. Les niveaux de vie s'améliorent dans certaines provinces alors qu'ils accusent du retard dans d'autres provinces. Et certains pays deviennent prospères alors que d'autres demeurent pauvres. Si la densité économique était reportée sur la carte du monde pour refléter sa topographie, quelle que soit la résolution, serait irrégulière et inégale plutôt que linéaire.

La localisation est un facteur qui demeure important à tous les stades du développement, mais son incidence sur le niveau de vie est moindre pour un pays riche que pour un pays pauvre. Les estimations tirées de plus d'une centaine d'enquêtes sur les niveaux de vie montrent que les ménages des zones les plus prospères des pays en développement — tels que le Brésil, la Bulgarie, le Ghana, l'Indonésie, le Maroc et le Sri Lanka — ont un niveau de consommation supérieur de près de 75 % à celui de ménages similaires dans les régions à retard. Pour des pays développés tels que le Canada, le Japon et les États-Unis, la différence est inférieure à 25 %. Par contre, lorsqu'un pays s'enrichit, la localisation devient plus importante pour la production économique. Le Ghana, la Pologne et la Nouvelle-Zélande — trois pays de taille moyenne d'une superficie de quelque 250 000 kilomètres carrés — ont un revenu national brut par habitant très différent, qui s'établit respectivement à 600 dollars, 9 000 dollars et 27 000 dollars environ. Les 5 % les plus économiquement denses parlant du pays comptent pour à peu près 27 % du produit intérieur brut (PIB) au Ghana, 31 % en Pologne et 39 % en Nouvelle-Zélande.

En d'autres termes, au fur et à mesure que les pays se développent, la localisation devient moins importante pour les ménages et plus importante pour les entreprises. Le développement permet apparemment de profiter des avantages économiques d'une concentration accrue de la production et de recueillir les avantages sociaux de la convergence des niveaux de consommation. Il porte donc en germe les conditions d'une prospérité encore plus grande, du fait qu'il enclenche un cercle vertueux.

Autre fait révélateur : le voisinage a son importance. Une cité prospère laisse rarement sa périphérie dans la pauvreté. La prospérité d'une province est tôt ou tard partagée avec les provinces avoisinantes. Et les pays voisins ne partagent pas seulement des frontières politiques, mais aussi des destinées économiques. L'Amérique du Nord, l'Europe de l'Ouest et l'Asie de l'Est sont maintenant des ensembles prospères. Au sein de ces ensembles, tous les pays ne se sont pas engagés du même pas dans la voie de la croissance.

À l'intérieur des pays, certaines provinces ont pris les devants et, au sein des provinces, la prospérité a gagné les grandes agglomérations, les villes et les villages à différentes époques. Ce que l'on sait moins, c'est que les régions voisines de provinces, de pays et d'ensembles régionaux prospères en ont toujours tiré avantage. La prospérité engendre de la congestion dans les régions prospères, ce qui pousse certaines activités à se reprendre ailleurs, mais seulement dans des zones qui ont des relations relativement denses avec ces régions prospères. Les effets préjudiciables de la pauvreté, de l'instabilité et des conflits se propagent aussi. Lorsqu'il s'agit de zones prospères, la proximité est une bénédiction ; s'agissant de zones pauvres, c'est une malédiction.

Ces trois attributs du développement — la disparité géographique, la causalité circulaire et les effets de voisinage — ne retiennent pas toujours l'attention. Il le faudrait pourtant parce qu'ils ont une incidence fondamentale sur les politiques gouvernementales :

- **La disparité géographique** — premier attribut du développement — implique que les pays ne peuvent simultanément promouvoir la production économique dans toutes les localités.
- **La causalité circulaire** — deuxième attribut — est un facteur d'espoir pour les gouvernants soucieux de poursuivre des objectifs progressistes. L'augmentation de la concentration de la production économique est compatible avec la convergence géographique des niveaux de vie. Et les forces du marché actionnées par l'agglomération, la migration et la spécialisation peuvent, si elles sont conjuguées à des politiques progressistes, favoriser à la fois la concentration de la production économique et la convergence des niveaux de vie.
- **Les effets de voisinage** — troisième attribut — constituent le principe de base de l'intégration économique comme mesure de politique économique. La disparité des situations au regard du développement et la causalité circulaire impliquent que les zones qui se sont laissées distancer ont plus de mal que les autres à rattraper leur retard. Mais les effets d'entraînement laissent espérer qu'il est possible de surmonter ce handicap. L'intégration économique est un moyen efficace et on ne peut plus économiquement d'exploiter les avantages immédiats de la concentration pour pouvoir profiter des avantages à long terme de la convergence.

Pour mettre ce principe d'intégration économique en pratique, il faut identifier les mécanismes du marché et les politiques publiques qui soutiennent le mieux la concentration de la

masse économique et la convergence des niveaux de vie d'un lieu à l'autre. Ces mécanismes peuvent être puissants ou faibles selon la géographie économique. D'autres *Rapports sur le développement dans le monde* ont étudié ces phénomènes. Celui-ci confère à la géographie une influence plus importante sur l'opportunité économique en faisant de l'espace et de la localisation, non plus de simples courants sous-jacents de la politique économique, mais des éléments fondamentaux de cette politique.

### Le problème — à trois échelles géographiques

Selon « l'échelle géographique » considérée, les forces du marché à mobiliser ou à soutenir diffèrent. À l'échelle la plus petite — disons une région à l'intérieur d'un pays (une province ou un État par exemple) — où les forces de marché sont les plus fortes, la géographie pose des problèmes qui sont différents des problèmes posés à une échelle plus importante — un pays par exemple. À une échelle géographique encore plus large — disons, un groupe de pays formant un ensemble

géographique —, les forces du marché qui favorisent l'intégration peuvent être bloquées par des obstacles géographiques et politiques encore plus importants (voir encadré 1, planche a).

Localement, la concentration de la production qui accompagne le développement des pays se manifeste par l'urbanisation. En Asie de l'Est par exemple, si la tendance actuelle se poursuit, la population urbaine devrait augmenter de quelque 450 millions d'habitants au cours des deux prochaines décennies à mesure que les pays de la région se développeront, grossissant de l'équivalent d'un Paris par mois. En Asie du Sud et en Asie centrale, la population urbaine devrait augmenter de près de 350 millions d'habitants. Et en Afrique subsaharienne, si les économies continuent de se développer, la population urbaine pourrait augmenter de 250 millions d'âmes entre 2005 et 2025. Dans d'autres parties du monde en développement, les transformations du paysage urbain seront aussi importantes.

Reste à savoir si les concentrations humaines se traduiront par une prospérité accrue, ou si elles entraîneront un surpeuplement

#### ENCADRÉ 1 Trois échelles géographiques : l'échelle locale, l'échelle nationale et l'échelle internationale

Examinons les « voisinages » d'abord de l'État de Lagos, puis du Nigéria et enfin de l'Afrique de l'Ouest (voir la carte de l'encadré).

- La première échelle géographique est la région au sein d'un pays. L'État de Lagos, situé dans la partie sud-ouest du Nigéria, comprend cinq districts : Badagry, Epe, Ikeja, Ikorodu et Lagos, qui couvrent approximativement 3 500 kilomètres carrés. La densité démographique estimée de l'État — le plus petit en superficie, mais l'un des deux États les plus peuplés de la nation — est de l'ordre de 2 600 habitants par kilomètres carrés. La densité de la zone métropolitaine de Lagos,

dopée par les économies d'agglomération et l'exode rural, est plus de trois fois plus importante.

- La deuxième échelle géographique est le pays. Avec ses 36 États et la région d'Abuja, la capitale, qui couvrent ensemble 924 000 kilomètres carrés, le Nigéria se classe quant à la superficie au 32<sup>e</sup> rang du monde. La distance qui sépare Lagos de la pointe nord-est du pays atteint presque 1 500 kilomètres. Les États du sud ont des ports maritimes et des gisements pétroliers. Dans la partie septentrionale, qui abrita d'anciens empires, l'incidence de la pauvreté est maintenant

élevée. La migration entre le nord et le sud n'est pas chose aisée en raison des différences religieuses et ethniques. Le partage de la manne pétrolière est source de tensions.

La troisième échelle géographique est l'ensemble régional. Les voisins ouest-africains du Nigéria incluent le Cameroun, la Côte d'Ivoire, la Guinée équatoriale, le Ghana, le Niger, la République centrafricaine et le Togo. Cet ensemble, qui couvre plus de six millions de kilomètres carrés, est divisé par des frontières qui sont parmi les plus épaisses du monde.

Source : Équipe du Rapport sur le développement dans le monde 2009.

#### Trois unités géographiques : la région, le pays et l'ensemble régional

L'État de Lagos, le Nigéria et l'Afrique de l'Ouest représentent respectivement l'échelle locale, l'échelle nationale et l'échelle internationale

##### La première échelle géographique

La région qui ceint l'État de Lagos



##### La deuxième échelle géographique

Le Nigéria

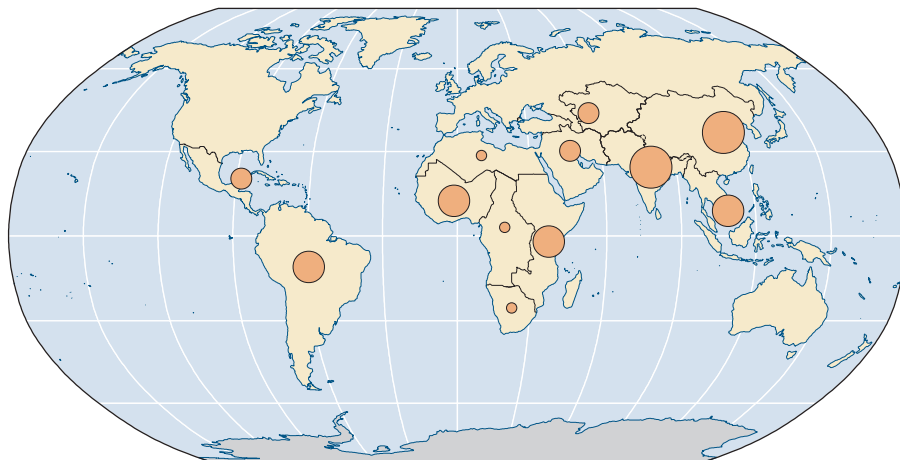
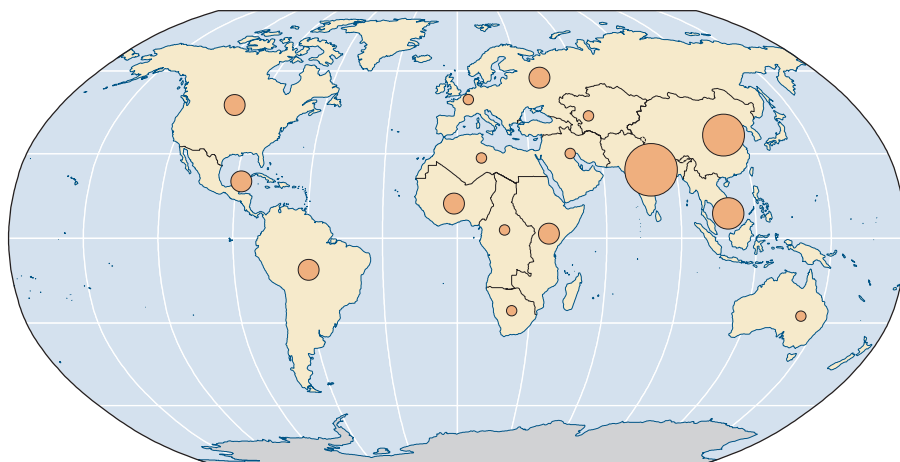
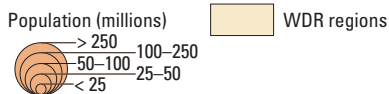
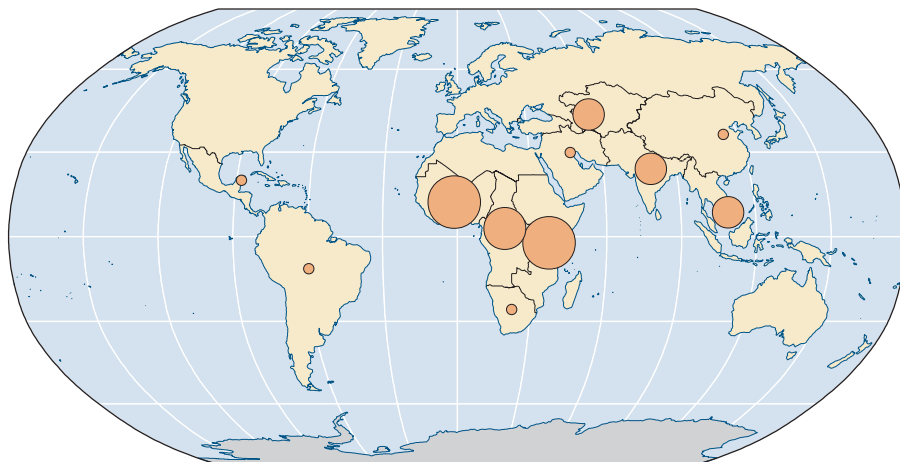


##### La troisième échelle géographique

L'ensemble régional de l'Afrique de l'Ouest



Source : Équipe du Rapport sur le développement dans le monde 2009.

**Carte 1 Les plus grands problèmes du développement — à l'échelle locale, nationale et internationale****a. Un milliard d'individus dans les bidonvilles****b. Un milliard d'individus dans les régions reculées****c. Un milliard d'individus exclus du développement**

Source : Planche a : Nations Unies 2006a ; planche b : équipe du Rapport sur le développement dans le monde 2009 sur la base des données de l'enquête sur les ménages ; planche c : Collier 2007.

accompagné d'une misère sordide. Un autre problème est la divergence des niveaux de vie entre ceux qui profitent le plus de cette concentration géographique — pour l'essentiel les citadins des zones prospères — et les populations marginalisées des villages et des bidonvilles, dont le nombre est estimé à un milliard environ dans le monde en développement (voir carte 1). Les mesures (inefficaces) prises jusqu'à présent par les gouvernants ont visé à ralentir l'urbanisation.

À l'échelon national, la croissance économique est inégale aussi, du fait que les localités proches des marchés importants du pays prospèrent plus rapidement que les zones plus éloignées. En Chine, les provinces côtières — principalement les trois zones appelées le Bassin de Bohai, le delta de la rivière des Perles et le delta du fleuve Yangtsé — comptaient pour plus de la moitié du PIB du pays en 2005, alors qu'elles ne représentent qu'un cinquième de la superficie nationale. Au Brésil, les États du centre-sud (Minas Gérais, Rio de Janeiro et São Paulo) représentent plus de 52 % du PIB du pays, mais moins de 15 % de sa superficie. Le Grand Caire produit 50 % du PIB de la République arabe d'Égypte, mais couvre à peine 0,5 % de la superficie du pays.

Les milieux politiques voient en général d'un mauvais œil ce déséquilibre économique. Dans la Russie communiste, le Gouvernement s'est efforcé de réduire le poids de l'ancienne région industrielle de Saint-Petersbourg, du Centre et du Moyen-Oural dans l'économie, pour le ramener de 65 % à 32 %, en déplaçant autoritairement la production vers les régions orientales du pays. Il a fait passer la part de ces régions dans la production économique de 4 % en 1925 à 28 % à la fin de l'ère communiste, dont la fin a sans doute été précipitée par l'inefficacité spatiale que ces efforts ont engendrée. Les gouvernants du monde en développement étant tellement soucieux de gommer les disparités internes, ils compromettent ce faisant la compétitivité et risquent l'effondrement économique. Les politiques nationales visant à réduire les disparités de production et de niveaux de vie entre les États ou les provinces sont monnaie courante —, mais elles sont généralement inefficaces. Ces régions inhospitalières et à retard abritent encore un milliard d'habitants environ (voir carte 1, planche b).

À l'échelle internationale, la croissance économique a concentré la production mondiale dans un petit groupe d'ensembles régionaux, avec des différences qui s'en suivent dans les niveaux de revenu. En 2000, les trois quarts du PIB mondial à peu près étaient concentrés en Amérique du Nord, en Europe de l'Ouest et dans les pays d'Asie du Nord-est. Cette concentration n'est

pas une nouveauté. Il y a trois siècles, la Chine et l'Inde représentaient approximativement les deux tiers de la richesse du monde. La différence par rapport à cette époque tient au fait qu'elles abritaient alors plus de la moitié de la population de la planète ; l'Union européenne, le Japon et les États-Unis en abritent moins d'un sixième.

Aujourd'hui, la communauté internationale s'inquiète du taux élevé de pauvreté, d'analphabétisme et de mortalité dans certaines parties du monde, ce qui contraste avec la prospérité, le degré d'alphabétisation et la longévité des populations dans d'autres parties. Face à ces problèmes, les mesures prises incluent notamment le recours à l'aide au développement et les tentatives faites au niveau multilatéral pour faciliter les échanges et les investissements internationaux. Mais les obstacles qui brident les exportations agricoles des pays en développement demeurent considérables, et l'indifférence à l'égard des populations lointaines ou différentes réduit les apports d'aide à des proportions ridicules. L'aide ne sera qu'un modeste élément de la solution. Même au sein de l'Union européenne, dont le PIB global atteint quelque 8 mille milliards d'euros, l'aide annuelle acheminée via les fonds structurels et les fonds de cohésion atteindra moins de 50 milliards d'euros entre 2007 et 2013. L'aide étrangère représente moins de 0,5 % du revenu national brut des pays donateurs, et même pas une large fraction du PIB des pays du « bottom billion », le milliard d'être humains exclus du développement, qui représentent 12 % de la population de la planète, mais n'atteignent même pas 1 % de son PIB<sup>2</sup>.

Un milliard d'individus habitant dans les bidonvilles des cités du monde en développement, un milliard d'individus vivant dans des zones fragiles à retard, un milliard d'individus résidant dans des pays situés au bas de l'échelle de la hiérarchie mondiale des nations — ce sont ces populations aux caractéristiques semblables qui posent les problèmes de développement les plus difficiles (voir carte 1, planche c). Bien que disparates de premier abord, elles partagent un trait fondamental : quelle que soit l'échelle spatiale considérée, elles sont la manifestation la plus visible de l'importance de la géographie économique pour le développement.

Les préoccupations que suscitent ces trois milliards d'habitants dont les destins se ressemblent conduisent parfois à conclure que la croissance économique doit être plus également répartie dans l'espace. Il faut maîtriser l'expansion des villes. Il faut réduire sans tarder l'écart de richesse entre les ruraux et les citadins. Il faut soutenir les régions à retardement et les provinces éloignées des marchés locaux et mondiaux en mettant en œuvre des programmes territoriaux



## ENCADRÉ 2 *Les trois dimensions du développement : la densité, la distance et la division*

Ce Rapport utilise trois dimensions géographiques pour décrire la transformation des économies à mesure qu'elles se développent (partie I) et les conditions à garder à l'esprit lors de l'élaboration des politiques (partie III). Les mots sont des métaphores faciles, puisque la densité, la distance et la division évoquent des images de la géographie humaine, physique et politique. Mais il est possible de les mesurer. En voici une illustration.

En 2003, le cheptel du Nigéria comprenait 45 millions de chèvres et chevreaux, 28 millions de moutons et d'agneaux et 15 millions de bovins. Dans une année ordinaire, huit millions de moutons, sept millions de chèvres et 0,5 million de bovins sont abattus, pour l'essentiel dans cinq États du Nord, dont Kano en particulier. Plus de la moitié des peaux sont utilisées comme « pomo ». Le reste est vendu à des tanneries. La demande des tanneries excède l'offre locale, de sorte que le pays doit importer des animaux du Tchad, du Niger et du Cameroun voisins. Les peaux de chèvres et de moutons sont d'un bon rapport — en 2001, le Nigéria en a produit de 30 à 35 millions, presque toutes exportées en Europe.

*Densité.* Considérons la situation du marché pour une tannerie qui fabrique du cuir dans la ville de Kano, au nord du pays. Officiellement, l'État de Kano compte à peu près neuf millions d'habitants, ce qui est suffisant pour fournir la main-d'œuvre qualifiée et l'infrastructure pour les tanneries. Du fait de la concentration de la population dans la ville de Kano et aux alentours, la densité économique de la région (PIB

au kilomètre carré) était 35 fois plus forte que celle de l'ensemble du pays en 1990. Compte tenu de la capacité des tanneries implantées dans la ville et aux environs, il vaut la peine d'importer illégalement des animaux sur pied — le facteur de production le plus important — élevés dans les pays voisins. Mais la ville de Kano n'est ni suffisamment grande, ni suffisamment riche pour consommer plus qu'une modeste proportion de ce qui est produit. Il faut donc exporter la marchandise pour la vendre à des acheteurs disposés à payer un prix suffisant pour que la production soit rentable.

*Distance.* Les Européens fortunés veulent des produits en « cuir marocain », dont une grande partie vient de Kano. Pour atteindre l'Europe, les exportations volumineuses doivent passer par Lagos, qui, via le chemin de fer et la route, se trouve à peu près à un millier de kilomètres de là. Lagos pourrait aussi bien être à 4 000 kilomètres. Le train va à Lagos en passant par Kaduna et Ibadan, mais l'écartement des voies est étroit et l'entretien laisse à désirer. Le commerce se fait essentiellement par la route, qui est bloquée par des barrages routiers et des détours. Les compagnies de transport demandent plus 1 200 dollars pour un chargement sur camion-remorque de 30 tonnes entre Kano et Lagos. Une fois que la marchandise arrive à Lagos, il faut compter avec les droits de port, le coulage et les retards. Il faut 26 jours pour embarquer la marchandise sur un bateau. Mesurée en termes monétaires, la distance économique entre Kano et Lagos

est plusieurs fois la distance euclidienne (ligne directe) de 829 kilomètres.

*Division.* Mais le voyage n'est pas terminé. La marchandise doit surmonter la division entraînée par le passage d'une monnaie à l'autre et les conventions entre le Nigéria et l'Europe. Entre décembre 2007 et mars 2008, la monnaie nigériane s'est dépréciée par rapport à l'euro, passant de 170 à 180 nairas pour un euro, mais elle s'est appréciée par rapport à la livre sterling, passant de 246 nairas en novembre 2007 à 235 nairas en mars 2008. Les acheteurs et les vendeurs de produits en cuir doivent faire face à ces fluctuations. Ils doivent aussi compter avec des législations et des régimes douaniers différents. Au Royaume-Uni, il existe 30 procédures pour faire exécuter un contrat, au Nigéria, il y en a 39. Ces divisions multiplient le coût de l'activité économique. Rares sont les cargos qui accostent à Lagos, de sorte qu'il en coûte beaucoup plus de faire venir de la marchandise de Lagos que de ports plus actifs tels que Shanghai. Il en coûte moins de 400 dollars pour acheminer un container de la Chine jusqu'au Royaume-Uni et plus de 1 000 dollars si le point de départ du container est le Nigéria.

La faible densité locale, le coût des distances internes et les divisions internationales sont autant d'éléments qui desservent Kano. Les divisions religieuses et autres viennent encore compliquer les choses.

*Sources :* Banque mondiale 2007; Phillips, Taylor, Sanni, et Akoroda, (FAO 2004) ; Gouvernement du Nigéria 2003.

de développement qui créent des emplois pour les habitants de ces régions et provinces. Et il faut combler le fossé de plus en plus large entre le monde développé et le monde en développement par des interventions visant à protéger les entreprises des pays en développement jusqu'à ce qu'elles soient prêtes à affronter la concurrence.

Le Rapport sur le développement dans le monde 2009 est porteur d'un message différent : la croissance économique est rarement équilibrée. Les efforts déployés pour la diffuser prématurément compromettront les progrès. Deux siècles de développement économique montrent que les disparités spatiales de revenu et de production sont inévitables. La recherche économique depuis une génération le confirme : aucune raison valable ne permet de penser que la croissance économique se diffusera dans l'espace sans à-coups. Les données d'expérience des spécialistes du développement chevronnés montrent que la production tend à se concentrer dans l'espace. Les pays qui obtiennent les meilleurs résultats adoptent aussi des politiques visant à obtenir des niveaux de vie plus uniformes d'un bout à

l'autre de l'espace national : la concentration de la production et la convergence des niveaux de vie peuvent être concomitantes.

La première partie du Rapport décrit les transformations géographiques qui conditionnent le développement. La deuxième partie analyse les facteurs qui provoquent ces transformations et identifie les marchés qui favorisent à la fois la concentration et la convergence. Enfin, la troisième partie présente le principe de l'intégration économique — entre les localisations que préfèrent les producteurs et les lieux d'implantation des populations — afin de guider les décisions des gouvernants. Sur la base de ce principe, elle recadre les débats sur l'urbanisation, le développement territorial et l'intégration internationale et elle recommande un recentrage des politiques marqué par l'abandon du ciblage géographique au profit de l'intégration.

À l'aide d'un ensemble bien calibré d'institutions, d'infrastructures et d'interventions, les spécialistes du développement peuvent aujourd'hui repenser leur géographie économique. S'ils s'y prennent bien, ils obtiendront une

croissance déséquilibrée et un développement qui profite à tous.

### Les trois dimensions du développement

Les transformations géographiques qui conditionnent le développement économique peuvent se qualifier en trois dimensions — la densité, la distance et la division. Ces trois mots ne sont pas seulement des métaphores pour les problèmes que doivent traiter les gouvernants et que l'on vient d'exposer à grands traits. Ils correspondent étroitement à la notion plus technique de « l'accès au marché » (voir encadré 2). Et ils représentent les dimensions de la géographie économique qu'il faut repenser si l'on veut relever les défis du développement.

La connaissance des transformations qui interviennent sur le triple front de la densité, de la distance et de la division permet d'identifier plus facilement les principaux mécanismes du marché qui entrent en jeu et les mesures qu'il convient de prendre aux différents échelons — local, national et international (voir tableau 1).

- **La densité** est l'élément le plus important au plan local. Les distances sont courtes, et les divisions culturelles et politiques sont peu nombreuses et peu profondes. Le problème pour les gouvernants est d'obtenir le bon niveau de densité — mobiliser les mécanismes du marché pour encourager la concentration et promouvoir la convergence des niveaux de vie entre les villages, les villes et les grandes agglomérations urbaines. Mais la distance peut être un facteur important puisque l'urbanisation rapide entraîne un surpeuplement et que les divisions au sein des villes peuvent se traduire par l'apparition de bidonvilles et de ghettos.
- **La distance** par rapport à la densité est l'élément le plus important de l'échelle géographique nationale. La distance entre les zones où se concentre l'activité économique et les zones à retard est la principale composante à prendre en ligne de compte. Le problème pour les gouvernants est d'aider les entreprises et les travailleurs à réduire la distance qui les sépare de la densité. Les principaux mécanismes sont la mobilité de la main-d'œuvre et la réduction du coût des transports grâce aux investissements en infrastructure. Les divisions à l'intérieur des pays — marquées par les différences de langue, de monnaie et de culture — sont en général faibles, encore que de vastes pays tels que l'Inde et le Nigéria puissent être géographiquement divisés du fait de la religion, de l'appartenance ethnique ou de la langue.
- **La division** est la composante la plus importante au plan international. Mais la distance et la densité entrent aussi en ligne de compte. La production économique est concentrée dans quelques ensembles régionaux du monde — L'Amérique du Nord, l'Asie du Nord-est et l'Europe de l'Ouest — qui sont aussi les plus intégrés. D'autres ensembles sont par contre divisés. Si la distance a de l'importance au plan international, pour l'accès aux marchés mondiaux, les divisions liées à la perméabilité des frontières et aux différences des monnaies et réglementations sont un obstacle plus important que la distance. La proximité d'une grande économie dynamique, en particulier dans les régions qui sont éloignées des marchés mondiaux peut aider les petits pays. Pour les économies situées dans les ensembles régionaux telles que l'Afrique centrale et l'Asie centrale qui

**Tableau 1** La densité est le facteur le plus important au plan local, la distance, au plan national et la division, au plan international

| Unité  | Échelle géographique  |   |   |
|--|---|---|---|
|  | Échelle locale  | Échelle nationale   | Échelle internationale  |
|  | Zone  | Pays  | Région  |
| <b>Exemples</b>                                    | Guangdong (178 000 km <sup>2</sup> )<br>État de Rio de Janeiro (44 000 km <sup>2</sup> )<br>État de Lagos (3 600 km <sup>2</sup> )<br>Grand Caire (86 000 km <sup>2</sup> ) | Chine (9,6 millions de km <sup>2</sup> )<br>Brésil (8,5 millions de km <sup>2</sup> )<br>Nigéria (933 000 km <sup>2</sup> )<br>Rép. arabe d'Égypte (995 000 km <sup>2</sup> ) | Asie de l'Est (15,9 millions de km <sup>2</sup> )<br>Amérique du Sud (17,8 millions de km <sup>2</sup> )<br>Afrique de l'Ouest (6,1 millions de km <sup>2</sup> )<br>Afrique du Nord (6,0 millions de km <sup>2</sup> ) |
| <b>Composante la plus importante</b>               | <b>Densité</b><br>Des peuplements ruraux et urbains   | <b>Distance</b><br>Entre les régions à retard et les régions avancées   | <b>Division</b><br>Entre les pays   |
| <b>Deuxième composante par ordre d'importance</b>  | <b>Distance</b><br>En raison du surpeuplement   | <b>Densité</b><br>De la population et de la pauvreté dans les zones à retard  | <b>Distance</b><br>Par rapport aux grands marchés mondiaux  |
| <b>Troisième composante par ordre d'importance</b> | <b>Division</b><br>Entre les zones de peuplements formelles et les bidonvilles  | <b>Division</b><br>Entre les régions d'un même pays   | <b>Densité</b><br>Absence d'un pays économiquement fort à proximité   |

Source : Équipe du Rapport sur le développement dans le monde 2009.

Note : Dans le présent rapport, le terme « zones » se rapporte à des zones économiques ou des unités administratives situées à l'intérieur des pays, telles que les États ou les provinces, et le terme « région » à des groupes de pays constitués sur la base de leur proximité géographique.

sont loin des marchés mondiaux, l'intégration est particulièrement difficile.

Mais le problème de base qui se pose dans chacune de ces échelles géographiques est le même — la population est dans un endroit, la production, dans un autre. Les localisations attirent les entreprises et les individus à des rythmes différents, et ce sont ces différences qui déterminent les disparités géographiques de revenu. Dans les provinces, les pays et le monde, le développement se produit par vagues, laissant dans son sillage un paysage économique contrasté — avec la prospérité à certains endroits, et la pauvreté dans d'autres.

### La terre n'est pas plate

Le développement n'est ni uniforme ni linéaire — quelle que soit l'échelle géographique considérée. La croissance se manifeste plus tôt dans certains endroits que dans d'autres. Les différences géographiques observées dans les niveaux de vie se creusent avant de converger, rapidement à l'échelle locale et plus lentement à mesure que la géographie exerce son influence. Ce sont là des faits stylisés, fondés sur les données d'expérience des pays qui ont réussi leur développement.

### La production économique se concentre

À mesure que les pays se développent, on observe un mouvement de concentration des peuplements et des activités économiques. Mais la rapidité de ce mouvement varie en fonction de l'échelle spatiale — les forces économiques n'opèrent pas dans un vide géographique. La concentration des peuplements et de la production est plus rapide à l'échelon local et plus lente à l'échelon mondial.

- *La concentration est plus rapide à l'échelon local.* La façon la plus commode de mesurer la concentration à l'échelle locale consiste à se fonder sur le rythme de l'urbanisation — l'augmentation de la densité économique et démographique dans les villes et les agglomérations urbaines. Cette transformation géographique est largement accomplie lorsque les pays atteignent un revenu par habitant de l'ordre de 3 500 dollars, ce qui est à peu près le seuil à partir duquel un pays entre dans la catégorie des pays à revenu intermédiaire de la tranche supérieure. La rapidité de cette transformation n'est pas différente de ce que l'on a observé dans les pays développés aujourd'hui lorsqu'ils se sont transformés. Ce que cela signifie, c'est que tous les pays doivent maîtriser la croissance accélérée des villes quand elles ont encore un niveau de revenu faible et des institutions naissantes.
- *La concentration est plus régulière au niveau national.* Ici, l'accroissement de la productin

et des populations dans les zones avancées permettent mieux de mesurer la concentration économique. Cette transformation est en général pratiquement achevée lorsque les pays atteignent un revenu de l'ordre de 10 000 à 11 000 dollars par habitant, ce qui est approximativement le seuil retenu pour entrer dans la catégorie des pays à revenu élevé. C'est l'expérience des pays qui ont réussi leur développement. Cela signifie que les pays en développement devraient s'attendre à voir les disparités de revenu et de production s'accroître alors que leurs équipements d'infrastructure et leurs institutions n'ont pas encore atteint un développement suffisant.

- *C'est au plan international que la concentration est la plus faible et elle se poursuit plus longtemps.* La production et la richesse continuent de se concentrer dans les pays au-delà du point où le revenu atteint 25 000 dollars par habitant, partie supérieure de la fourchette de distribution des revenus internationaux. Les pays situés dans le même voisinage semblent progresser ou stagner ensemble — c'est une chance d'être dans un voisinage prospère, une malchance d'être dans un voisinage de pays pauvres. Autrement dit, les stratégies de croissance pour ceux qui s'engagent tardivement dans la voie du développement ne sont pas les mêmes que celles qui ont réussi aux pays qui se trouvent déjà dans la catégorie des pays à revenu élevé ; pour les pays en développement d'aujourd'hui, l'intégration économique avec le reste du monde — pays voisins et pays éloignés — est plus essentielle que jamais.

*La concentration locale (dans les villes et les agglomérations urbaines) se produit rapidement.*

Considérons d'abord l'augmentation de la concentration des populations dans les villes et les grandes agglomérations. Lorsque que les pays se développent, la densité économique de certaines localisations augmente à mesure que les individus viennent s'y fixer en plus grand nombre ou emménagent dans les villes et les agglomérations proches (voir figure 1, planche a). La part urbaine de la population augmente rapidement — passant de quelque 10 % à 50 % — à mesure que les pays passent de la catégorie des pays à faible revenu à celle des pays à revenu intermédiaire de la tranche inférieure, soit un revenu d'environ 3 500 dollars par habitant. (Notons qu'il est difficile de faire des comparaisons internationales parce que les pays définissent le caractère « urbain » de manière différente<sup>3</sup>) Entre 2000 et 2005, la croissance moyenne de la population urbaine était de 3 % par an pour les pays à faible revenu, soit plus du double que celle enregistrée dans les pays à revenu intermédiaire et plus de trois fois plus que la croissance observée dans les

pays à revenu élevé. Quelquefois, cela peut dénoter l'expansion rapide d'une seule ville, comme Bangkok en Thaïlande.

La part des citadins dans la consommation totale des ménages augmente elle aussi. Au Malawi, en Jordanie et au Panama — pays dont les PIB par habitant se situent respectivement autour de 160, 1 600 et 5 600 dollars — la consommation de la population urbaine représente respectivement 36 %, 63 % 80 % de la consommation globale.

Ces transformations spatiales sont étroitement liées à la transformation sectorielle des pays qui passent du stade agraire au stade industriel puis au stade d'une économie de services postindustrielle. Les pays à revenu élevé d'aujourd'hui ont connu une poussée semblable de l'urbanisation lorsqu'ils se sont industrialisés (voir chapitre 1). Tout prouve que le passage de l'agriculture à l'industrie est facilité et non bridé par une agriculture prospère, qui aide les villes et les agglomérations à prospérer<sup>4</sup>. Les gens déménagent pour améliorer leurs conditions de vie. Mais, lorsque l'agriculture se porte bien, la migration ne permet pas seulement d'améliorer leur sort, mais aussi celui des villages qu'ils quittent et des villes dans lesquelles ils s'implantent.

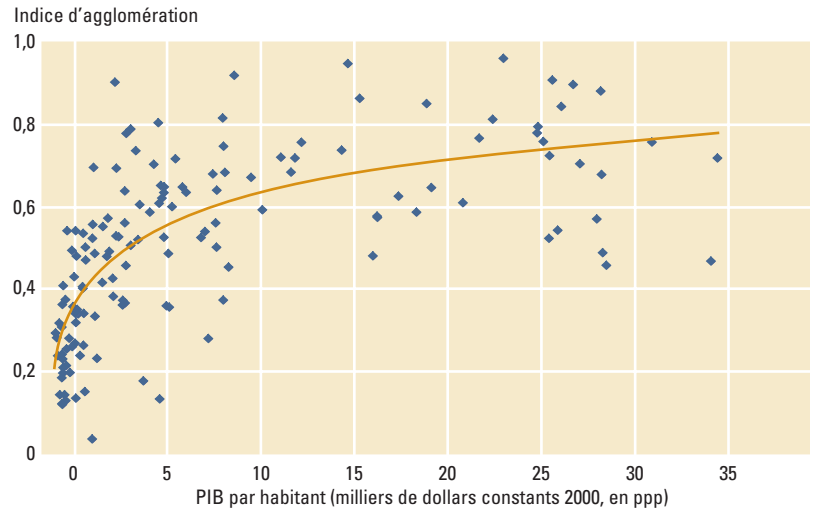
La concentration au niveau national (dans les régions de pointe) se poursuit pendant une période de temps plus longue. Ce qui est vrai pour les villes l'est aussi pour les zones à l'intérieur des pays, mais l'évolution est plus lente. Avec le développement, les populations et la production se concentrent dans certaines parties du pays, que l'on appelle les « zones avancées ». La densité économique augmente dans ces zones, comme à Marmara en Turquie par exemple, tandis que l'écart des revenus peut être très grand pour les zones économiquement éloignées — telles que la partie sud-est de l'Anatolie à l'est du pays. Cette concentration est difficile à quantifier, mais elle semble ralentir ou s'arrêter lorsque les revenus par habitant atteignent 10 000-15 000 dollars (voir figure 1, planche b).

Au départ, la concentration progresse rapidement. La part dans la consommation totale des régions avancées des pays dont le revenu par habitant se situe entre 500 dollars et 7 500 dollars — Tadjikistan, Mongolie, El Salvador et Argentine — passe de 30 % à 65 %. Si l'on compare les concentrations du PIB dans les pays d'une superficie analogue — l'Ia RPD lao, le Ghana, la Pologne et la Norvège —, mais où les niveaux de revenu sont situés entre 600 dollars et 27 000 dollars, on constate que la concentration augmente à mesure que les revenus progressent.

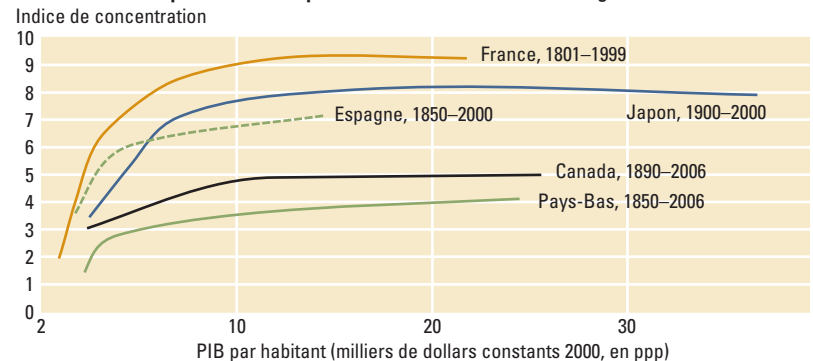
Ceci n'a rien de nouveau. La production des économies développées d'aujourd'hui s'est de plus en plus concentrée jusqu'à ce qu'elles

**Figure 1 Aux trois échelons géographiques, les profils de la concentration de l'activité économique sont similaires**

**a. Lorsque les pays s'engagent dans la voie du développement, les populations se concentrent dans les villes et les agglomérations urbaines**

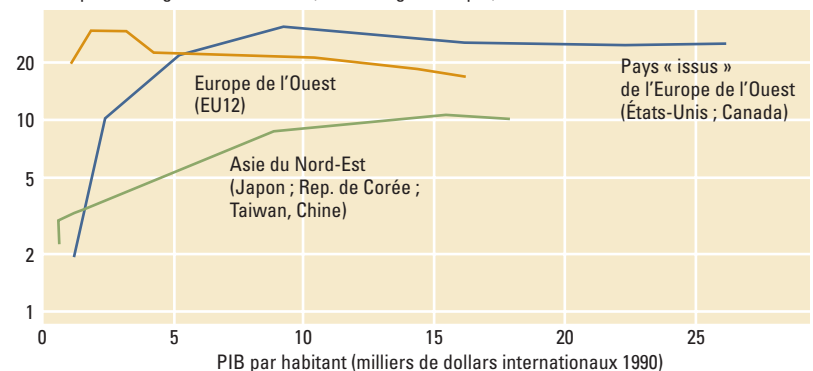


**b. Au plan national, la production se concentre dans les régions avancées**



**c. Au plan international, la richesse se concentre dans certains ensembles régionaux**

Part en pourcentage du PIB mondial (échelle logarithmique)



Sources : Planche a : Équipe du Rapport sur le développement dans le monde 2009 (voir chapitre 1 pour les détails) ; planche b : Équipe du Rapport sur le développement dans le monde 2009 (voir chapitre 2 pour les détails) ; planche c : Équipe du Rapport sur le développement dans le monde 2009 (voir chapitre 3 pour les détails).

atteignent des revenus élevés. La concentration dans la zone la plus dynamique de France a quadruplé entre 1800 et 1960, et les revenus français sont passés de 1 000 dollars à 6 000 dollars. À un point donné toutefois, les pays continuent de s'enrichir, mais la concentration n'augmente

plus — cela se produit à peu près lorsque ces pays rejoignent les rangs des pays à revenu élevé. Il n'y a aucune raison de penser que le processus sera très différent pour les pays qui se développent aujourd'hui (voir le chapitre 2).

*Au niveau international, (dans certains ensembles régionaux du monde et dans les pays de pointe) la concentration se poursuit pendant un certain temps.* Une concentration similaire de la masse économique s'est produite au niveau international. Aujourd'hui, le quart du PIB mondial peut s'inscrire dans une zone de la taille du Cameroun, et la moitié du PIB mondial peut s'inscrire dans une zone de la taille de l'Algérie. En 1980, les parts de l'Europe des 15, de l'Amérique du Nord et de l'Asie de l'Est représentaient globalement 70 du PIB mondial, en 2000, le total était de 83 %<sup>5</sup>. Au sein de ces ensembles régionaux, l'activité économique s'est concentrée surtout dans un petit groupe de pays dans le temps avant de se diffuser plus largement. Les parts de l'Allemagne, de la France et du Royaume-Uni dans le PIB régional de l'Europe des 15 avaient atteint environ deux tiers du total en 1940, avant de retomber à la moitié à peu près à l'heure actuelle. En Asie de l'Est, la part du Japon dans le PIB régional est passée à 83 % en 1975, pour être ramenée à 62 % en 2000.

Il n'y a aucune raison de penser que, lorsqu'elles connaîtront la prospérité, les autres parties du monde ne passeront pas par le même processus — avec une concentration qui augmentera dans certains pays, avant de se propager dans les pays voisins (voir chapitre 3).

### *Les niveaux de vie divergent avant de converger*

À mesure que les revenus augmentent, les niveaux de vie entre les zones où la masse économique s'est concentrée et les zones où elle ne l'a pas fait commencent par diverger, avant d'amorcer une phase de convergence.

- *La consommation des biens essentiels des ménages converge plus rapidement.* La différence de consommation de biens essentiels entre les ménages ruraux et urbains diminue assez rapidement. Même dans les pays où la part des citadins est de l'ordre de 50 à 60 %, ces différences peuvent être modestes. En ce qui concerne l'incidence de la pauvreté, les différences régionales persistent davantage, et les différences internationales encore plus. Mais à mesure que le monde se développe, ces différences s'amenuisent, quelle que soit l'échelle géographique considérée.
- *La convergence dans l'accès aux services publics de base s'opère dans un deuxième temps.* L'écart entre les zones urbaines et rurales dans les domaines de l'éducation de base, de la santé,

de l'adduction d'eau potable et de l'assainissement persiste jusqu'à ce que les pays passent dans la catégorie des pays à revenu intermédiaire de la tranche supérieure. Mais les disparités dans l'offre de ces services au niveau des villes — disparités qui se manifestent avec l'existence des bidonvilles — demeurent même si le niveau d'urbanisation est élevé et le revenu par habitant est celui d'un pays à revenu intermédiaire de la tranche supérieure.

- *La convergence des salaires et des revenus intervient en dernier lieu.* En fait, on observe une divergence des salaires et des revenus entre les régions à retard et les régions avancées d'un pays à mesure qu'il passe du statut de pays à faible revenu à celui de pays à revenu intermédiaire de la tranche inférieure, niveau de revenu par habitant nécessaire pour que la concentration territoriale augmente. Et la divergence mondiale dans les niveaux de salaires et de richesse paraît se poursuivre pendant une période nettement plus longue. Les revenus par habitant de l'Asie de l'Est ont divergé entre 1950 et 1970, époque où le Japon a pris de l'avant. Puis la prospérité du Japon s'est propagée dans le voisinage, et les revenus ont convergé à mesure que s'affirmait la prospérité des pays de la région qui avaient opté pour l'intégration internationale. Dans les pays de l'Asie de l'Ouest en revanche, il n'y a pas eu de convergence des revenus — et il n'y a pas eu d'accélération véritable de la croissance non plus.

La convergence des niveaux de vie, de même que la concentration de l'activité économique, s'effectue plus rapidement à l'échelle géographique locale, et c'est au niveau international qu'elle est la plus lente. Mais elle ne se produit que si les pays du voisinage sont prospères. Même dans ces pays, certaines mesures du niveau de vie (telles que la consommation par habitant, le revenu, ou les rémunérations) ne convergent qu'après une longue période de temps, et commencent parfois même par diverger (voir figure 2). Pour d'autres indicateurs, tels que ceux de l'éducation et de la santé, la convergence peut être plus rapide.

*Au niveau local, la convergence dans les niveaux de vie de base se produit rapidement.* Les différences entre les niveaux de consommation urbains et ruraux se creusent jusqu'à ce que les pays entrent dans la catégorie des pays à revenu intermédiaire de la tranche supérieure (voir figure 2). Mais elles se réduisent rapidement ensuite, et elles deviennent faibles même avant que le revenu de ces pays n'atteigne un niveau élevé, soit à peu près 10 000 dollars par habitant. Dans les pays peu urbanisés, l'accès à l'eau et à l'assainissement dans les zones urbaines est supérieur de 25 % à ce qu'il est dans les régions rurales. Pour les pays où le taux d'urbanisation



est de l'ordre de 50 % tels que l'Afrique du Sud, l'Algérie et la Colombie la disparité est d'environ 15 %. Pour des pays tels que le Brésil, le Chili, le Gabon et la Jordanie, elle est inférieure à 10 %.

La situation est la même à l'intérieur des pays. Dans les provinces prospères et urbanisées, l'écart entre les niveaux de vie ruraux et urbains est moins marqué. Cela est vrai même pour les pays à faible revenu, tels que la Chine, l'Inde et les Philippines. Mais dans les régions fortement urbanisées, l'écart entre les niveaux de vie de base, pour l'assainissement et la scolarisation par exemple, tend à se maintenir. Malgré tous les efforts déployés par les gouvernements par exemple, les bidonvilles continuent de marquer les paysages urbains de leur empreinte bien après que les pays ont atteint un niveau de revenu élevé. Dans les pays en développement, il n'est pas rare que les bidonvilles accueillent le tiers de la population urbaine.

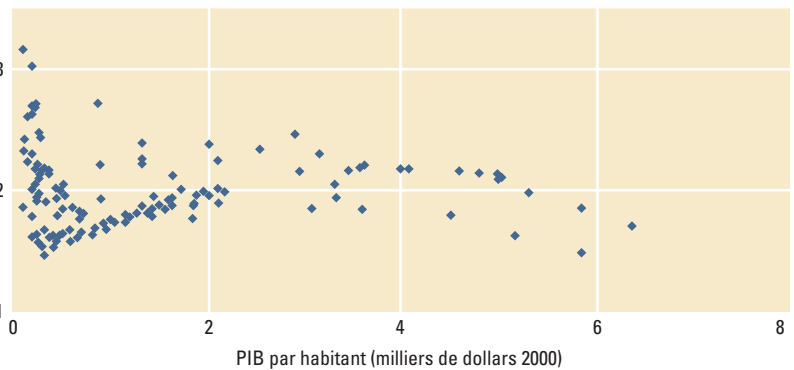
*Au plan national, la divergence dans les niveaux de vie se manifeste rapidement, mais la convergence est plus lente.* Au bas de l'échelle des revenus, les disparités interprovinciales ou inter-régionales des niveaux de vie de base peuvent être peu importantes. Mais elles augmentent rapidement à mesure que les pays se développent. Dans un pays à faible revenu comme le Cambodge par exemple, l'écart de consommation de ménages similaires mise à part la localisation atteint presque 90 % entre les zones avancées et les zones à retard. En Argentine, pays à revenu intermédiaire, il est de 50 % ; mais dans le Canada d'aujourd'hui, il est à peine de 20 %. Dans les pays d'Asie de l'Est et d'Europe de l'Est en croissance rapide, l'écart s'est rapidement creusé.

Un petit groupe de pays tels que le Chili font exception à la règle. Entre 1960 et 2000, une convergence géographique s'est manifestée dans ce pays alors que son PIB par habitant avait plus que doublé pour atteindre approximativement 10 500 dollars. En Colombie, le ratio du PIB de la zone avancée de Bogotá à celui du département du Chocó à retard a été ramené de dix à trois entre 1950 et 1990. Ce qui est moins exceptionnel, c'est la convergence entre les niveaux de pauvreté, de santé de base, de nutrition et d'éducation entre les régions d'un même pays. Dans toutes les parties du monde, les pays en forte expansion ont rapidement pu traduire le progrès économique en équité spatiale pour ces indicateurs de base du niveau de vie.

*Au plan international, les revenus continuent à diverger pendant un certain temps et la convergence est particulièrement lente.* Le PIB mondial par habitant a été pratiquement multiplié par dix depuis 1820. L'espérance de vie a doublé. Les taux d'alphabétisation sont passés de moins de 20 % à plus de 80 %. Mais les progrès ont été inégaux. L'Europe et les pays qui en sont issus

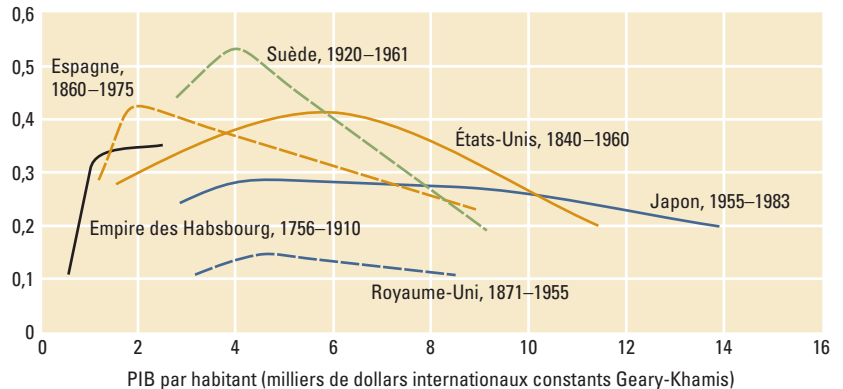
**Figure 2 Aux trois échelles géographiques, les processus de convergence des niveaux de vie sont similaires**

**a. Au plan local, il y a d'abord divergence, puis convergence des niveaux de vie ruraux et urbains**  
Ratio de la consommation rurale à la consommation urbaine par habitant



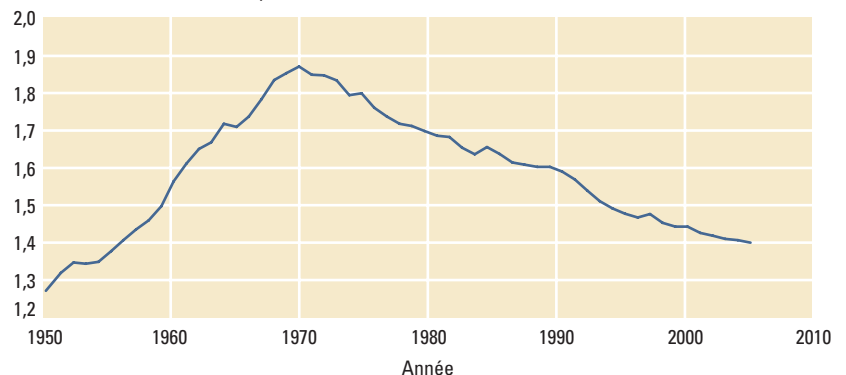
**b. Au plan national, divergence, puis convergence des revenus des régions avancées et des régions à retard**

Coefficients de variations des salaires ou des revenus régionaux



**c. Au plan international, divergence, puis convergence — mais seulement dans les régions en expansion**

Coefficient de variation du PIB par habitant



Source : Planche a : Équipe du Rapport sur le développement dans le monde 2009 sur la base de 120 enquêtes sur les ménages couvrant plus de 75 pays ; planche b : Équipe du Rapport sur le développement dans le monde 2009 (voir chapitre 2) ; planche c : Équipe du Rapport sur le développement dans le monde 2009 (voir chapitre 3).

— l'Australie, le Canada, les États-Unis et la Nouvelle-Zélande — et plus récemment le Japon et ses voisins ont enregistré une progression énorme de leur revenu et de leurs niveaux de vie.

Pour les revenus, la convergence ne s'est produite que dans les régions du monde où la



croissance a été particulièrement forte. Le processus a été inégal au sein de ces pays — quelques uns ont pris les devants, ce qui a engendré une divergence dans le voisinage, puis la croissance s'est apparemment propagée aux pays voisins. Dans d'autres ensembles régionaux tels que l'Asie de l'Ouest, il n'y a pas de divergence — piètre consolation puisque ces régions ont pris du retard par rapport à l'Europe et aux pays qui en sont issus et au Japon. L'importance du voisinage apparaît très graphiquement lorsque l'on compare les pays du cône sud de l'Amérique latine — Argentine, Brésil, Chili et Uruguay — au groupe Espagne, Italie et Portugal de l'Europe méridionale. Entre 1950 et 2006, la convergence a progressé en Europe méridionale au rythme de 1 % par an, contre à peine 0,3 % en Amérique du Sud.

Contrairement à ce qui s'est passé pour les revenus, les inégalités mondiales dans les indicateurs de base du niveau de vie de base, à savoir l'espérance de vie et l'éducation, ont diminué depuis 1930. Les progrès dans ces domaines se sont accélérés depuis 1960 et ils se sont propagés dans tous les ensembles régionaux.

### *Le monde est différent aujourd'hui, mais le passé fournit des enseignements utiles*

Dans les pays en développement d'aujourd'hui, le processus général de concentration et de convergence va sans doute se dérouler de la même façon qu'il l'a fait dans les pays qui se sont engagés antérieurement dans la voie du développement. Mais il y a des différences, qui s'expliquent par des facteurs d'ordre technique et politique.

*Des villes plus grandes.* Grâce aux progrès de la médecine et à l'amélioration des transports, le monde est plus peuplé et les villes sont bien plus grandes que jadis. Entre 1985 et 2005, la population urbaine des pays en développement a augmenté de plus de 8,3 millions d'âmes par an, presque trois fois plus que l'augmentation annuelle de trois millions enregistrée par les pays à revenu élevé d'aujourd'hui entre 1880 et 1900, à l'époque où le niveau de leurs revenus était comparable. Mais si l'on exclut la Chine et l'Inde, l'augmentation annuelle est inférieure à 4,5 millions, soit à peu près 50 % de plus qu'il y a un siècle. La grande différence, c'est que les plus grandes villes du monde aujourd'hui sont bien plus grandes qu'hier. Londres ne comptait que sept millions d'habitants en 1900 ; aujourd'hui, la plus grande ville des pays à faible revenu (Mumbai) a trois fois plus d'habitants. Il en va de même pour Mexico, la plus grande ville des pays à revenu intermédiaire. La taille moyenne des cent plus grandes villes du monde a pratiquement décuplé depuis 1900 (voir figure 3, planche

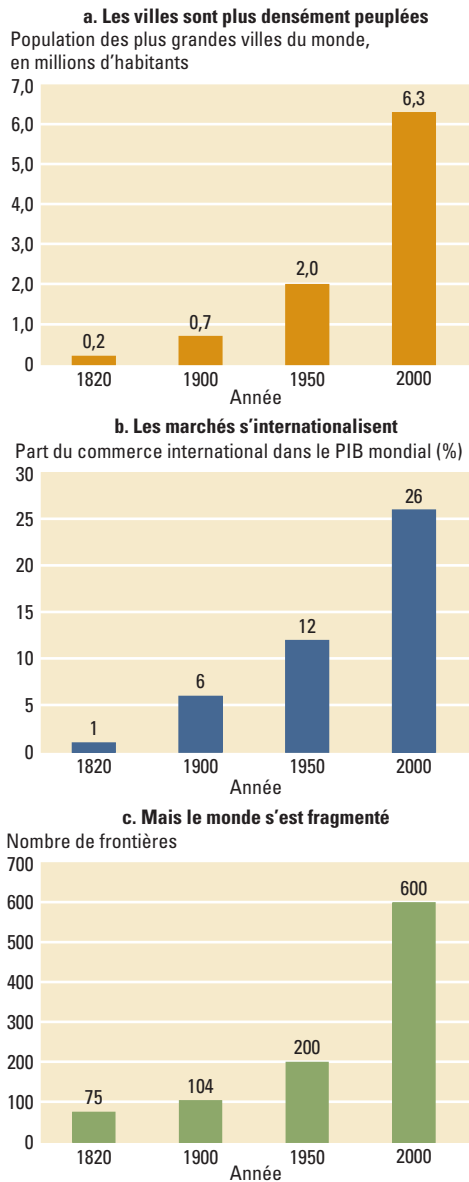
a), et près des deux tiers de ces agglomérations sont situées dans les pays en développement.

*Des marchés plus vastes.* Avec les progrès de la technologie des communications et des transports, la notion de marché a pris une échelle planétaire. Rapportée à la production, la part des échanges mondiaux dépasse actuellement les 25 %, soit un pourcentage près de cinq fois plus élevé qu'en 1900 (voir figure 3, planche b). L'ouverture aux échanges et aux mouvements de capitaux, qui contribue à la planétarisation des marchés, a aussi pour effet de creuser plus encore les disparités infranationales de revenus et d'en allonger la durée dans les pays en développement d'aujourd'hui. Toutes les régions d'un pays ne remplissent pas toutes les conditions voulues pour prendre pied sur les marchés mondiaux, et les zones côtières et denses économiquement y parviennent plus facilement. En 2007, le PIB par habitant de la Chine était le même que celui de la Grande-Bretagne en 1911. Shanghai, la ville la plus dynamique de la Chine, a un PIB par habitant égal à celui de Grande-Bretagne en 1988, tandis que le PIB par habitant de Guizhou, moins avancée, est plus proche de celui de la Grande-Bretagne en 1930. La taille de la Chine, l'ouverture de la partie côtière de ce pays au commerce mondial et la localisation de Shanghai sur la côte expliquent cette évolution.

*Des frontières plus nombreuses.* Si les marchés s'internationalisent grâce à l'amélioration des transports et des communications, le monde s'est fragmenté politiquement. En 1900, il y avait à peu près 100 frontières internationales (voir figure 3). Aujourd'hui, il y en a plus de 600 du fait que les nations d'Asie et d'Afrique ont obtenu leur indépendance des colonisateurs européens et que l'Union soviétique et d'autres pays communistes se sont morcelés en entités nationales plus petites. Cette fragmentation du monde signifie que les marchés intérieurs sont plus étroits. Mais en même temps les possibilités d'accès aux marchés étrangers ont augmenté. En tout état de cause, la plus grande perméabilité des frontières aujourd'hui est une très bonne chose pour les producteurs et les travailleurs.

De ces différences technologiques doit-on inférer que le passé ne saurait fournir des enseignements ? Les grandes villes des pays en développement sont-elles trop grandes, et ces pays se porteraient-ils mieux si le rythme de l'urbanisation se ralentissait ? Les pays en développement d'aujourd'hui devraient-il se préoccuper davantage des disparités de production et de revenus que ne le faisaient les pays développés lorsqu'ils étaient à un stade comparable du développement ? Est-il plus facile pour les pays en développement aujourd'hui de prendre pied sur les marchés mondiaux et de compenser les

**Figure 3 Les pays qui se sont engagés plus tardivement dans la voie du développement sont confrontés à un monde différent**



Source : Équipe du Rapport sur le développement dans le monde 2009.

inconvenients d'une plus grande fragmentation ? Ce Rapport montre pourquoi la réponse à toutes ces questions est non.

### Les marchés façonnent le paysage économique

La densité croissante des espaces de peuplement humains, les migrations des travailleurs et des entreprises cherchant à se rapprocher des marchés et la diminution des divisions induites par la différence des devises et des conventions entre les pays sont autant de facteurs essentiels pour stimuler le développement économique.

C'est en Amérique du Nord, en Europe de l'Ouest et au Japon que les transformations spatiales autour de ces trois dimensions — densité, distance et division — sont les plus visibles. C'est aussi grâce à la circulation rapide des personnes et des biens que l'Amérique du Nord, l'Europe de l'Ouest et l'Asie du Nord-est entrent aujourd'hui pour approximativement trois-quarts de la production mondiale alors qu'elles ne représentent qu'un sixième de la population du monde.

Ce sont aussi les forces du marché actionnées par *l'agglomération, la migration et la spécialisation* qui modifient le paysage économique des pays en développement les plus dynamiques d'aujourd'hui, d'une manière identique quant à l'ampleur et à la rapidité des transformations. L'expansion des villes, la mobilité des personnes et la vigueur des échanges ont été les catalyseurs du progrès dans le monde développé pendant les deux derniers siècles. Aujourd'hui, ces forces sous-tendent l'action des régions les plus dynamiques du monde en développement.

### Le royaume des « économies d'agglomération »

Un voyage sur la route nationale 321, à l'est de Chengdu, dans la province du Sichuan, jusqu'à Shenzhen dans la province du Guangdong est un voyage dans le développement économique. Les travailleurs migrants qui empruntent ces routes laissent souvent leur famille derrière eux. Mais ils aident aussi les leurs à échapper à la pauvreté et propulsent la Chine dans les rangs des pays à revenu intermédiaire. À mesure qu'ils progressent vers l'est, ils délaissent un paysage agricole où la terre offre de maigres avantages à ceux qui la travaillent et ils entrent dans le royaume des « économies d'agglomérations », où la proximité avec d'autres apporte d'immenses avantages.

Shenzhen attire de jeunes travailleurs — 90 % des huit millions d'habitants que compte la ville sont en âge de travailler. Elle est spécialisée dans les produits de l'électronique. Mais elle en produit des masses. En 2006, ses exportations ont dépassé celles de l'Inde, faisant de ce port maritime le quatrième port du monde. Dynamisée par les forces de l'agglomération, de la migration et de la spécialisation, et profitant de la proximité avec Hong Kong, province de Chine, Shenzhen s'est développée à un rythme sans précédent en Chine depuis 1979, date à laquelle elle a bénéficié du statut de zone économique spéciale.

La même histoire se déroule en Inde. En 1990, Sriperumbudur était surtout connue pour être la ville où a été assassiné le Premier Ministre Rajiv Gandhi. En 2006, sa veuve, Sonia Gandhi, s'y trouvait lorsque l'usine de production de téléphones Nokia a sorti son 20 millionième produit<sup>6</sup>. L'usine avait lancé la production

un peu plus tôt dans l'année. Sans bénéficier du statut administratif préférentiel de Shenzhen ni de l'infrastructure de la ville, Sriperumbudur va peut-être devenir un centre national, voire régional de la production de biens électroniques. La clé de son succès tient à la proximité de ce centre avec Chennai, tout comme la proximité de Shenzhen avec Hong Kong, province de Chine, a contribué à l'essor de cette ville.

En 1965, lorsque l'indépendance a été octroyée à Singapour, la ville n'avait pas de voisin prospère ou pacifique. Elle était au contraire coincée entre la Malaisie et l'Indonésie, deux pays pauvres ravagés par la guerre entre leurs colonisateurs. Les trois quarts de la population vivaient dans des appartements. En 1980, Singapour était devenue une cité industrielle spécialisée dans l'électronique, tout comme Shenzhen aujourd'hui. En 1986, c'était le port à conteneurs le plus actif du monde et le centre financier de l'Asie du Sud-Est. Entre temps, en créant des marchés fonciers, en construisant des infrastructures de transport efficaces et en intervenant pour améliorer les logements, elle a fait disparaître ses bidonvilles. Son dynamisme a gagné la Malaisie voisine. Et la prospérité de la Malaisie induite par les activités manufacturières a ensuite aidé plus de deux millions d'Indonésiens qui ont afflué pour profiter des emplois offerts dans les secteurs de la construction et des services. Les hommes d'affaires de Singapour sillonnent toute l'Asie, stimulant la croissance dans des endroits plus écartés encore que Shenzhen et Sriperumbudur. Le « petit point rouge » sur la carte — pour reprendre la remarque caustique du Président d'un pays voisin<sup>7</sup> — s'est transformé, a entraîné les pays voisins dans son sillage et il a devancé la Grande-Bretagne, son ancien colonisateur.

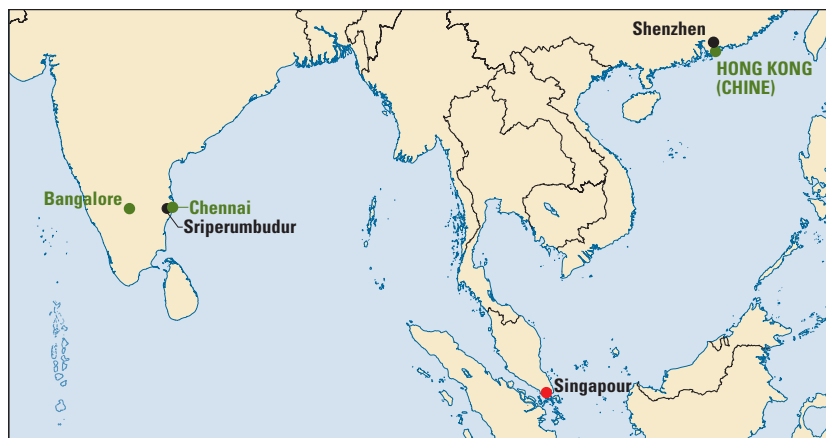
Singapore, Shenzhen et Sriperumbudur montrent comment les économies d'échelle dans la production, les mouvements de la main-d'œuvre

et du capital et la diminution du coût des transports conjuguent leurs effets pour produire une croissance économique rapide dans les villes et les nations, qu'elles soient de taille imposante ou modeste. Ce sont les moteurs de toute économie, et leur rôle dans la réduction de la pauvreté est si important qu'ils font l'objet des trois premiers chapitres de la *Richesse des nations*, somme économique d'Adam Smith, qui a connu un retentissement sans égal (voir carte 2).

Les économies d'échelle mises en relief par A. Smith peuvent être groupées en trois catégories — celles qui ne concernent que les entreprises, celles qui sont partagées par les entreprises de la même branche d'activité et situées dans le même endroit, et celles qui sont plus généralement accessibles aux producteurs d'une vaste zone urbaine :

- Avec moins de 17 000 habitants, Sriperumbudur était une cité suffisamment importante pour que Hyundai y établisse une grande usine en 1999. En 2006, elle a aidé le constructeur à produire sa millionième automobile. L'éducation de base et les services, la proximité d'un port et les équipements d'infrastructure de base sont autant d'éléments qui ont permis à l'usine de réaliser des économies d'échelle. L'observation des faits montre que les économies d'échelle internes sont importantes dans des industries lourdes telles que la construction navale, et faibles dans des industries légères telles que le vêtement. La ville dispose d'un réservoir de travailleurs suffisant pour répondre aux besoins des grosses usines. Des villes telles que Sriperumbudur sont donc d'une taille suffisamment importante pour faciliter les *économies internes*.
- La zone économique spéciale de Shenzhen — qui couvre une superficie de 300 kilomètres carrés à peine, mais compte près de trois millions d'habitants — accueille une industrie électronique très active. Disposant d'une offre disponible de jeunes travailleurs qualifiés et semi-qualifiés, elle investit dans l'amélioration de l'éducation et les installations de recherche pour s'assurer que la ville puisse fournir ce dont l'industrie a besoin. Son port importe des biens intermédiaires et exporte les produits finaux. Elle partage les équipements coûteux tels que les ports à conteneurs et des centres de conventions de premier ordre, et elle forme la main-d'œuvre de façon à pourvoir les emplois de plus en plus nombreux qu'offrent les entreprises qui développent rapidement leurs activités. La proximité de Hong Kong, province de Chine, fournit l'accès aux moyens de financement, encore que le secteur financier de Shenzhen soit en pleine expansion. Et la concurrence que

**Carte 2 Les zones de peuplement de taille variée facilitent différentes économies d'échelle**



Source : Équipe du Rapport sur le développement dans le monde 2009.

se livrent les multiples producteurs de biens intermédiaires auprès de la clientèle permet des économies de coûts. La zone excelle dans la fourniture de ce que l'on appelle en jargon économique, des *économies de localisation*.

- Singapour est passée par ces différents stades et c'est maintenant l'un des plus grands centres de commerce du monde. Offrant un environnement économique stable, d'excellentes liaisons de transports, de bonnes conditions de vie et un secteur financier efficient, elle fournit des services à l'ensemble de la région Asie-Pacifique. Ces services sont utilisés par une vaste gamme d'activités, depuis les industries manufacturières jusqu'au secteur de l'éducation en passant par la finance, l'assurance et l'immobilier. La densité économique fait prospérer ces activités. Avec moins de cinq millions d'habitants entassés dans un espace de moins de 700 kilomètres carrés, Singapour est l'État le plus densément peuplé du monde. En 2006, ses exportations (300 milliards de dollars) approchaient celle de la Fédération de Russie, qui couvre plus de 16 millions de kilomètres carrés. La diversité de Singapour facilite le partage, le rapprochement de l'offre et de la demande et l'apprentissage, fournissant ce que les économistes appellent les *économies d'urbanisation*.

Des villes et des agglomérations urbaines de ce genre existent dans la plupart des pays. L'État de Rio de Janeiro au Brésil compte à peu près 14,5 millions d'habitants. Volta Redonda, pas trop loin de la ville de Rio, ne fournissait à l'origine que des biens et services en quantité à peine suffisante pour les besoins de la CSN, la plus grande aciérie de l'Amérique latine. À une quinzaine de kilomètres de Rio, Duque de Caixas pourvoit aux besoins d'une industrie qui produit des produits pétrochimiques. Et la métropole diversifiée de Rio de Janeiro, qui abrite quelque six millions d'habitants, fournit des services financiers à la région avoisinante. Et avec d'autres métropoles telles que São Paulo, elle relie le Brésil au reste de l'Amérique latine et du monde. Le processus est si familier qu'il en est presque devenu une loi de l'économie urbaine.

Les fonctions et les fortunes des établissements humains sont liées. Les zones industrialisées diffèrent des régions agraires qui les ont précédé, non seulement parce qu'elles sont plus concentrées, mais aussi parce qu'elles sont plus spécialisées. Les villes les plus importantes offrent peut-être un cadre bien adapté aux entreprises qui démarrent, et les villes de moindre importance conviennent peut-être mieux aux entreprises plus solidement établies. Dans le secteur agricole, les semis et la récolte s'effectuent par la force des choses dans un seul et même

endroit, ce qui n'est pas le cas pour l'industrie et les services aux entreprises. La diminution du coût des transports et des communications permet aux entreprises de séparer spatialement les semis et la récolte. Les produits peuvent être conçus et financés dans de grandes agglomérations — et être fabriqués dans de petites villes.

À mesure que les entreprises s'ajustent à l'évolution des conditions du marché, les villes doivent remplir différentes fonctions, sous peine de connaître le déclin. La terre, qui est le plus immobile de tous les moyens de production, doit devenir mobile entre diverses utilisations. L'accès à la mer ou aux fleuves peut être un facteur de stabilité d'une localisation donnée, mais c'est l'activité des marchés fonciers qui déterminera en grande partie dans quelle mesure elle se développera. Les gouvernants ne sont pas toujours très habiles à sélectionner les localisations appelées à prospérer. Mais la maîtrise dont ils feront preuve pour élaborer les réglementations, construire des équipements d'infrastructure et intervenir pour faire un *usage efficient* de la terre décidera de la dynamique de l'ensemble de la région.

Selon le type d'économies d'agglomérations qu'elles offrent, les villes peuvent être grandes ou petites. La fonction est bien plus importante que la taille. Mais l'implantation dans un lieu éloigné de la densité économique se traduit en général par une moindre productivité. Au Brésil, le doublement de la distance par rapport à la densité économique réduit apparemment la productivité de 15 % et les profits de six pour cent. L'amélioration de l'infrastructure réduit la distance économique. Mais dans un pays en développement, le moyen le plus naturel de réduire cette distance pour les travailleurs et les chefs d'entreprise est de se rapprocher physiquement.

### *Migrer pour recueillir les avantages de la proximité*

Les économies d'agglomération attirent les gens et l'argent. Aujourd'hui, les capitaux tendent à se déplacer rapidement sur de longues distances pour exploiter les possibilités de profit. Les gens se déplacent aussi, mais ils sont plus prompts à se déplacer pour se rapprocher des agglomérations voisines que pour s'en éloigner. Une fois que les usines et les individus s'installent dans un lieu, d'autres suivent.

- Au plan local, le déplacement vers la densité est rapide dans les économies en pleine expansion, ce que traduit l'exode rural accéléré qui accompagne le passage de l'agriculture à l'industrie. Lors de l'expansion de la République de Corée entre 1970 et 1995, la part de la population urbaine a quadruplé pour s'établir à 82 %, et plus de la moitié de l'augmentation

enregistrée dans les années 60 et les années 70 était attribuable à la migration.

- Au plan national, les travailleurs se déplacent pour réduire la distance qui les sépare des marchés des régions prospères. Dans la seconde moitié des années 90, quelque trois millions d'Indiens ont quitté les États à retard du Bihâr et de l'Uttar Pradesh pour s'établir dans l'État avancé du Maharashtra et le Panjab prospère (voir carte 5). Au Viet Nam, pays bien plus petit, plus de quatre millions de personnes ont migré à l'intérieur du pays pendant la même période.
- Au plan international, la migration à l'intérieur d'un ensemble régional est un élément important de la mobilité de la main-d'œuvre. Les mouvements migratoires entre pays voisins sont considérables. La Côte d'Ivoire, l'Inde et la République islamique d'Iran figurent au nombre des destinations favorites de leurs voisins. L'Allemagne, l'Italie et le Royaume-Uni se classent encore parmi les dix principaux

**Carte 3 Migrer pour réduire la distance par rapport à la densité. Malgré les obstacles, les travailleurs chinois ont migré par millions**



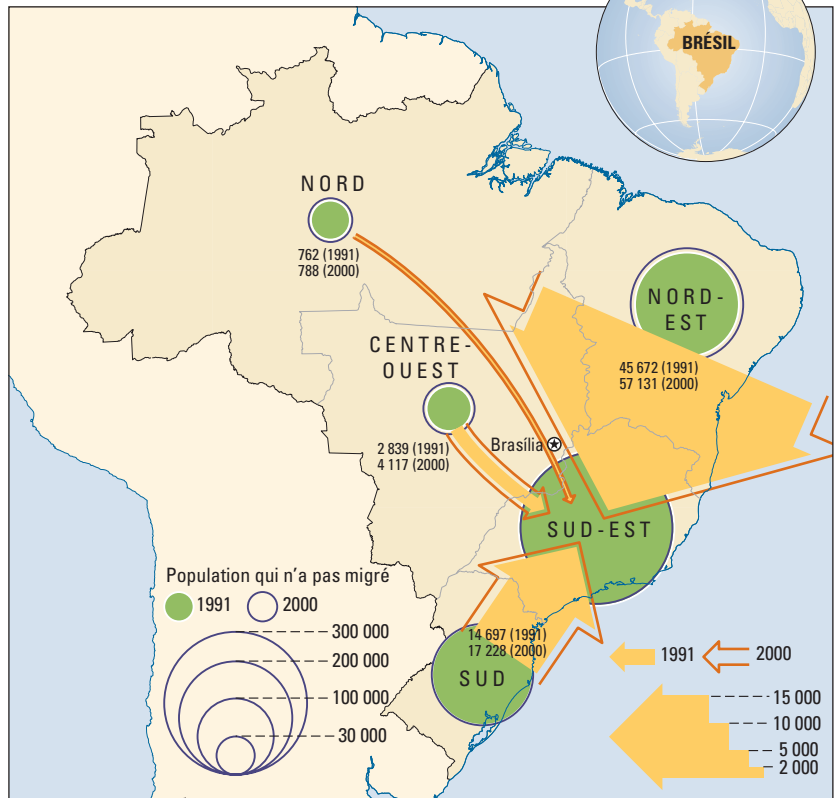


pays de départ. Mais la migration interrégionale languit. Sur les 6,7 milliards d'habitants que compte la planète, moins de 200 millions vivent hors de la région qui les a vus naître. Et à peine deux millions d'individus quittent chaque année des pays pauvres pour s'installer dans des pays développés, et la moitié d'entre eux s'orientent vers les États-Unis.

Ce contingent n'augmentera probablement pas, même si les avantages d'une migration plus importante entre les pays en développement et les pays développés sont considérables<sup>8</sup>. La migration internationale a été forte dans le passé : au moins 20 % des Européens ont émigré vers des terres nouvelles dans les Amériques, l'Afrique du Sud et l'Australie. Aujourd'hui ces mouvements se sont ralentis. À peine 500 000 Chinois ont émigré à l'étranger en 2005. Mais la migration s'est accélérée dans le monde en développement. Plus de 150 millions de personnes se sont déplacées en Chine malgré les restrictions imposées (voir carte 3, planche a). Dans les années 60 et 70, qui ont été marquées par une forte croissance au Brésil, près de 40 millions de personnes ont déserté les régions rurales pour s'installer dans les villes ; même aujourd'hui, de jeunes travailleurs migrent en grand nombre (voir carte 4, planche b). Les vastes mouvements de migration interne ne sont pas nouveaux. Entre 1820 et 2000, le revenu par habitant aux États-Unis a été multiplié par 25, et les Américains ont acquis la réputation d'être parmi les plus nomades des peuples de la terre. Au Japon, la migration interne a atteint un point culminant dans les années 60, lorsque l'expansion du pays a hissé son économie au deuxième rang du monde.

Malgré l'adoption de politiques de développement territorial agressives, 1,7 million

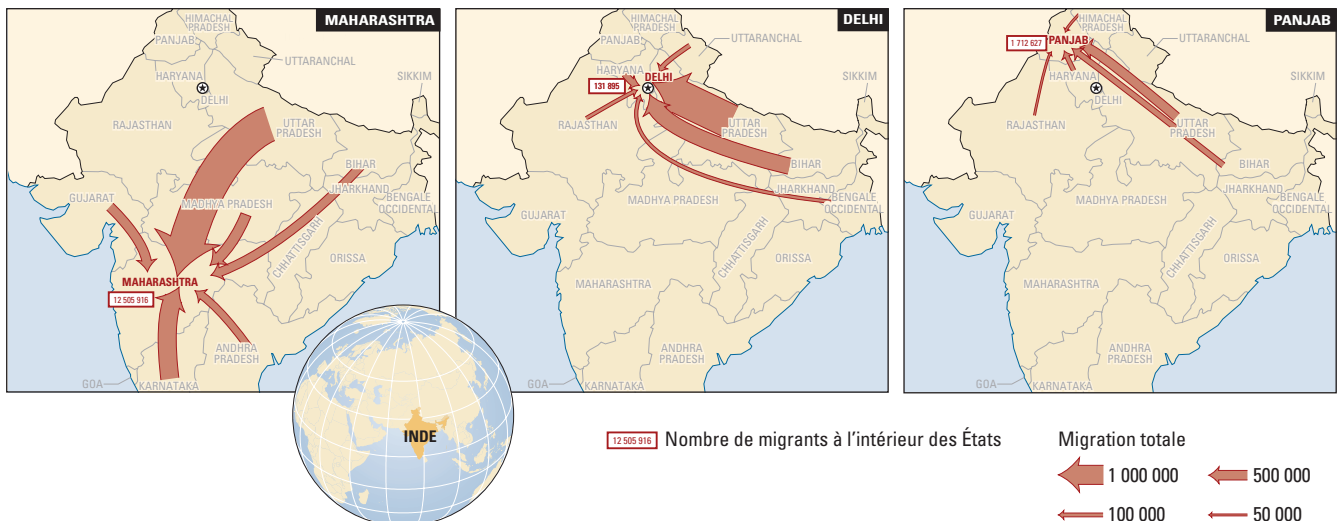
**Carte 4 Migration pour réduire la distance à la densité : Les jeunes travailleurs brésiliens migrent par milliers pour se rapprocher de la densité économique**



Source : Équipe du Rapport sur le développement dans le monde 2009 sur la base des données de recensement de l'Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.

personnes — plus de femmes que d'hommes — ont quitté l'Allemagne de l'Est pour l'Ouest, ce qui a favorisé l'uniformisation des salaires. Depuis le passage à l'économie de marché, les entreprises et les individus choisissent des lieux

**Carte 5 Migration pour réduire la distance à la densité : La migration en Inde a été moins massive**



Source : Équipe du Rapport sur le développement dans le monde 2009, sur la base des données du recensement de l'Inde.



d'implantation plus adaptés à la production. Plus d'un million d'individus — à peu près 12 % des résidents — ont quitté la Sibérie et le grand nord ou l'extrême orient russes pour s'établir dans les régions occidentales de la Russie.

En Afrique de l'Ouest, la mobilité régionale de la main-d'œuvre a été soutenue à travers la coopération institutionnelle. Mais l'Afrique indépendante est généralement moins intégrée. Les Africains — et les plus qualifiés d'entre eux en particulier — quittent le continent, à la recherche de conditions meilleures, qu'ils trouvent, dans le Nord. D'autres parties du monde montrent comment faire face à cet exode des cerveaux. La main-d'œuvre instruite sera attirée vers des endroits où d'autres salariés qualifiés s'agglomèrent. C'est bénéfique pour les deux pays. Mais si les gens sont poussés à partir parce que la sécurité ou les services de base ne sont pas assurés, la migration est bénéfique pour le migrant, mais pas toujours pour la nation. La migration induite par des facteurs d'attraction est meilleure que celle qui est induite par des facteurs de répulsion, mais dans les deux cas il est difficile de stopper ou de ralentir le mouvement. Les gouvernants réalisent que le problème n'est pas tant d'empêcher les gens de partir, mais de les empêcher de partir pour de mauvaises raisons.

La Chine illustre les avantages d'une telle stratégie. En dehors d'une brève période pendant la Révolution culturelle, elle a bien traité sa diaspora, en lui accordant à la fois des droits et du respect<sup>9</sup>. Au plan interne, ses politiques ont fluctué, mais maintenant au lieu de tenter de décourager l'émigration, la Chine s'efforce de fournir des services de base à la population où qu'elle soit. Ces politiques portent leurs fruits. À l'heure où les migrants s'installent dans les régions côtières par millions, nombreux sont ceux parmi les 57 millions de Chinois que compte la diaspora, qui apportent des moyens financiers et des compétences techniques dans certains de ces points d'implantation. Les migrants internes rejoignent les migrants internationaux d'une manière qui n'a rien d'accidentel. Le désir des Chinois de s'expatrier — de quitter le pays pour d'autres parties du monde afin d'échapper à la guerre et à la misère noire dans la première partie du vingtième siècle, puis d'apporter dans un deuxième temps des moyens financiers et du savoir-faire à la Chine maritime au cours du dernier trimestre — promet d'apporter à la Chine du sud-est un « retour de fortune » rivalisant avec celui des États-Unis du nord-est (voir *Géographie en mouvement : Réduction des distances en Amérique du Nord* dans le rapport).

Les économies ne peuvent prospérer si la main-d'œuvre n'est pas mobile. En fait la mobilité de la population semble être un bon indicateur

de son potentiel économique, et la disposition à migrer paraît être une mesure de son désir de progresser. Les gouvernants devraient faciliter la **mobilité de la main-d'œuvre**. Pendant des dizaines d'années après son indépendance, l'Inde a traité ses 40 millions d'émigrants comme des « Indiens inutiles ». Encouragés par un changement d'attitude depuis les années 90, les Indiens expatriés ont permis le rapprochement de villes écartées comme Bangalore et Hyderabad des marchés mondiaux, de même que les Chinois expatriés l'ont fait pour Shanghai et Guangzhou plus d'une décennie plus tôt. La diminution du coût des transports et des communications a joué un rôle important à cet égard.

### *L'augmentation de la spécialisation et des échanges accompagne la diminution du coût des transports*

Le coût des transports et des communications a en fait diminué rapidement au siècle dernier et en particulier au cours des 50 dernières années. Depuis les années 70, le coût du fret ferroviaire a baissé de moitié environ. Celui des transports routiers a diminué de 40 % à peu près, malgré la hausse du prix de l'énergie et des coûts salariaux. Pour le fret aérien international, les prix ont diminué de 6 % environ par rapport à leur niveau de 1955. Les taux d'affrètement au tramping sont la moitié de ce qu'ils étaient en 1960. Une communication téléphonique de trois minutes entre New York et Londres coûtait près de 300 dollars en 1931. Aujourd'hui, le même appel ne revient qu'à quelques cents.

Avec la diminution du coût des transports intérieurs, la production aurait pu se répartir de façon plus égale entre les pays. Du fait de la baisse des transports et des communications à travers le monde, les pays auraient dû développer leurs échanges avec des partenaires éloignés. C'est le contraire qui s'est produit. La diminution du coût des transports a coïncidé avec une plus grande concentration économique à l'intérieur des pays. Si les pays commercent davantage avec tout le monde —, les exportations rapportées à la production mondiale ont quadruplé pour atteindre 25 % au cours des trois décennies — les échanges avec *les voisins* sont devenus encore plus importants.

Comment cela se fait-il ? La réponse tient à l'importance croissante des économies d'échelle dans la production et les transports (voir chapitre 6). La baisse du coût des transports a facilité la spécialisation et radicalement modifié la carte d'implantation des entreprises et la nature des échanges. Lorsque les transports étaient coûteux, il fallait que les entreprises soient proches des consommateurs. Le même phénomène s'est produit au plan international. Lorsque le coût

des transports était élevé, l'Angleterre n'importait que ce qu'elle ne pouvait cultiver ou produire à un coût raisonnable : elle achetait des épices à l'Inde et du bœuf à l'Argentine et vendait en échange des textiles et de la porcelaine. Lorsque le prix des transports a chuté, elle a importé davantage d'épices et de viande de bœuf, mais elle a aussi commercé davantage avec la France et l'Allemagne — échangeant le Scotch whisky contre du vin français, de la bière anglaise contre de la bière allemande. Les échanges commerciaux destinés à pourvoir aux besoins essentiels ont été rattrapés puis rapidement dépassés par les échanges visant à satisfaire toutes sortes de besoins.

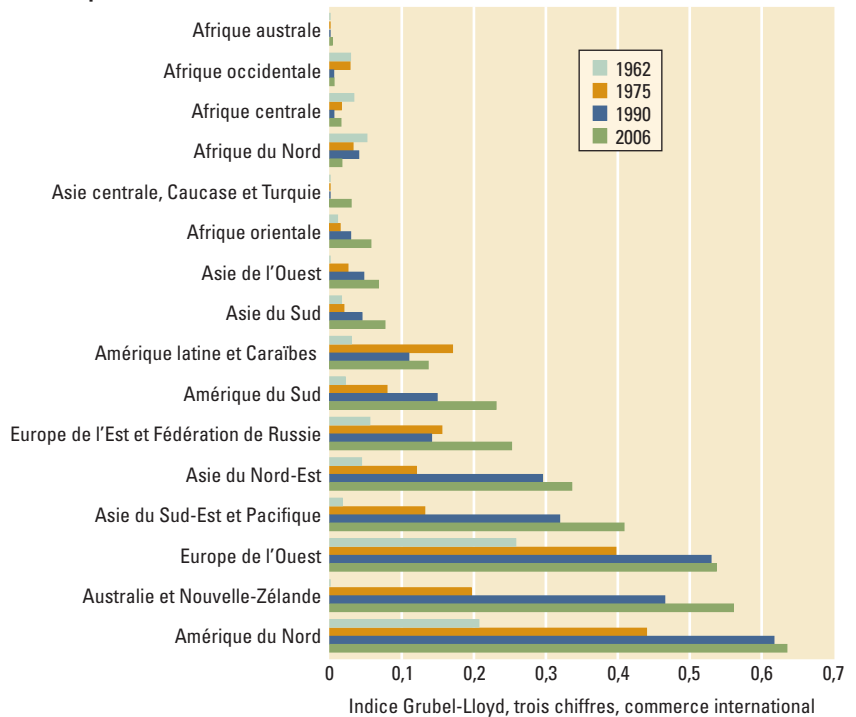
Avec la baisse du coût des transports et des communications, le monde s'est rétréci. Mais l'activité économique s'est aussi concentrée géographiquement :

- Au plan local, la diminution du coût des trajets quotidiens d'un endroit à l'autre et l'augmentation des possibilités d'économies d'échelle, les villes et les agglomérations urbaines peuvent croître et se densifier.
- Au plan national, comme les régions avancées et les régions à retard sont reliées par de meilleurs moyens de transport, la production se concentre dans les régions plus denses au plan économique afin de tirer parti des économies d'agglomération.
- Au plan international, ce sont les pays où le coût des transports a le plus diminué qui ont bénéficié le plus de l'augmentation des échanges. En se spécialisant davantage, ces pays sont devenus encore plus compétitifs, ce qui a concentré les échanges et la richesse dans quelques parties du monde.

Les économies d'échelle sont manifestes dans le secteur des transports aussi. L'augmentation des échanges permet d'abaisser le coût des transports, ce qui stimule les échanges. C'est particulièrement vrai pour les échanges intra-branches, le compartiment du commerce international qui s'est le plus rapidement développé au cours du dernier demi siècle. Depuis 1960, la part de ces échanges dans le commerce mondial a plus que doublé, passant de 27 % à 54 %. Au sein des ensembles régionaux, le commerce intra-industriel est faible dans la plupart des cas, et élevé dans un petit nombre de régions. Il est pratiquement inexistant pour l'Afrique centrale, l'Asie centrale, l'Afrique de l'Est, l'Afrique du Nord, l'Asie du Sud et l'Afrique australe. Il est particulièrement important en Amérique du Nord, en Australie, en Asie de l'Est, en Europe de l'Ouest et en Nouvelle-Zélande (voir figure 4).

La coopération a progressé plus rapidement et davantage dans ces parties du monde, ce qui

**Figure 4 Les échanges intra-branches sont importants en Amérique du Nord, en Asie de l'Est, en Europe de l'Ouest et en Océanie**



Source : Brulhart 2008, pour le présent Rapport.

Note : L'indice Grubel-Lloyd est la fraction du volume total des échanges prise en compte par le commerce intra-branches

explique pourquoi l'élément de friction que constituent les frontières pour les échanges a perdu de son importance. Grâce à l'intégration croissante, la part intra-régionale des échanges dans l'Union européenne est passée à plus de 60 % (voir *Geography in Motion : Overcoming Division in Western Europe*). En Asie de l'Est, l'ensemble régional le plus dynamique au plan de la croissance, la part des échanges régionaux a dépassé les 55 % (voir *Géographie en mouvement Distance et division en Asie de l'Est, dans le rapport*).

Dans un monde marqué par une spécialisation et une concentration de plus en plus poussées, le développement est encore plus difficile. Dans les pays en développement, le coût particulièrement élevé des transports et l'étroitesse des marchés ne facilitent pas la spécialisation. Mais plusieurs pays — situés pour l'essentiel en Asie de l'Est — montrent que ces marchés sont accessibles aux pays à faible revenu. La clé du mystère se trouve dans le compartiment le plus dynamique des échanges intra-branches, à savoir le commerce des « biens intermédiaires » qui entrent dans le processus de la production (voir encadré 3).

Dans l'agriculture, l'industrie et les services, le potentiel de fragmentation de la production est pratiquement illimité. La Thaïlande ne peut peut-être pas fabriquer des téléviseurs meilleurs que ceux du Japon, mais elle pourrait fabriquer pour les téléviseurs des pièces détachées d'une

### ENCADRÉ 3 *Le commerce intra-industriel et les biens intermédiaires*

À l'heure actuelle, le commerce intra-industriel représente plus de la moitié des échanges mondiaux, couvrant des industries classées dans 177 catégories (dans une classification à trois chiffres), contre un quart à peu près en 1962. Les structures économiques des pays sont donc de plus en plus semblables. Ce commerce porte sur les produits finaux et les biens

intermédiaires et, pour ces deux catégories de produits, les échanges se sont considérablement développés au cours des 50 dernières années. Cette progression des échanges intra-branches ne concerne pas seulement les industries manufacturières. C'est pour les machines et le matériel de transport que ces échanges sont les plus importants, mais c'est

dans les secteurs de l'alimentation et du cheptel vif que l'augmentation est la plus forte. Les consommateurs aiment la variété des produits agricoles, ce qui implique des échanges profitables entre deux pays qui produisent des denrées alimentaires et des produits d'élevage similaires (voir la figure de l'encadré).

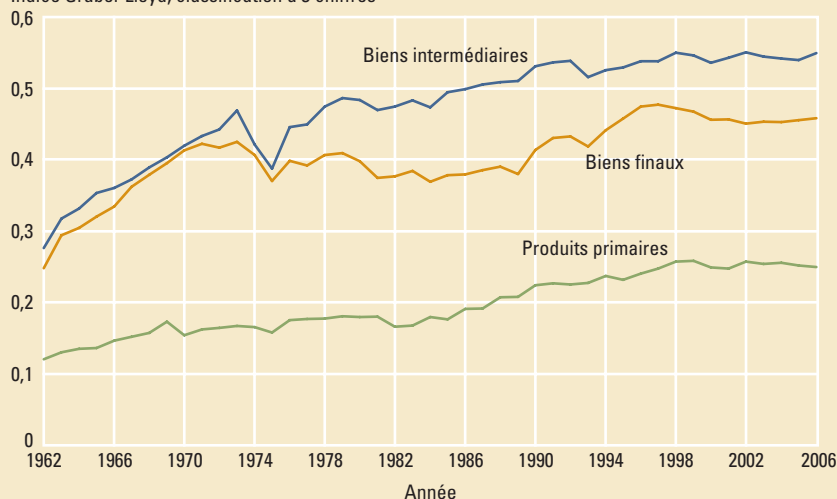
La progression la plus importante concerne toutefois les biens intermédiaires — ou intrants produits pour les besoins de la production. Les échanges intra-branches marginaux — mesure fiable de variation — sont les plus importants pour les biens intermédiaires. Cela ne vaut pas seulement pour les industries manufacturières. L'agriculture aussi a besoin d'intrants. Et la diminution du coût des communications s'est traduite par une plus grande fragmentation des services en « composants » fournis au consommateur final à partir de différents endroits du monde.

Les échanges de biens intermédiaires sont plus sensibles au coût des transports que les échanges de biens finaux. À titre d'exemple : si les biens intermédiaires représentent les deux tiers de la valeur ajoutée d'un bien, une augmentation de 5 % du coût des transports peut représenter l'équivalent d'une taxe de 50 %. Il n'est donc guère étonnant que les échanges de biens intermédiaires se soient développés particulièrement rapidement dans les parties du monde où le coût des échanges et des transports a le plus baissé.

Source : Équipe du Rapport sur le développement dans le monde 2009

#### Les échanges intra-branches ont progressé pour les produits primaires, les biens intermédiaires et les biens finaux

Indice Grubel-Lloyd, classification à 3 chiffres



Source : Brulhart 2008, pour le présent Rapport.

aussi bonne qualité à bien meilleur marché que le Japon. Avec la Chine et le Japon comme point d'ancrage, les pays de l'Asie de l'Est ont développé des réseaux de production qui échangent mutuellement des biens intermédiaires. En se spécialisant dans une petite partie de la chaîne de production, ils ont pris pied sur les marchés du compartiment le plus lucratif et le plus dynamique qu'est le commerce de produits manufacturés.

Les pays d'autres régions peuvent aussi profiter de l'expansion des échanges de biens intermédiaires. La clé, pour la plupart d'entre eux réside dans une action concertée pour abaisser le coût des transports. Cela implique une concentration plus poussée au sein des pays en développement mais — en leur offrant la possibilité de se spécialiser aux premiers stades du développement et d'exploiter les économies d'échelle — le processus les aidera à rattraper les revenus et les niveaux de vie du monde développé. Au cours des deux dernières décennies, ces interactions entre les économies d'échelle, la mobilité du capital et du travail, et le coût des transports ont suscité une masse de recherches considérable (voir encadré 4).

Ces idées devraient modifier ce qu'il faut attendre des marchés. Elles devraient aussi donner des indications sur ce que les gouvernants peuvent faire pour promouvoir les transformations spatiales nécessaires au développement.

### Jeter les bases du développement

La prospérité ne s'installera pas partout à la fois, mais aucune région ne doit rester enlisée dans la pauvreté. Avec des politiques rationnelles, il est possible de promouvoir en même temps la concentration de l'activité économique et la convergence des niveaux de vie. La gageure pour les gouvernants est de tolérer, voire d'encourager, une croissance économique « déséquilibrée » tout en veillant à ce que le développement profite à tous. Ils peuvent y arriver en encourageant l'intégration économique — autrement dit en rapprochant, économiquement parlant, les lieux à retard et les lieux avancés.

Le moyen le plus efficace de favoriser l'intégration, c'est de libérer les forces du marché qui favorisent l'agglomération, la migration et la spécialisation, et non de les brider ou de s'y

#### ENCADRÉ 4 Nouveaux éclairages apportés par une nouvelle génération d'économistes

Les économistes ont donné un nouvel éclairage à l'analyse de l'organisation industrielle, de la croissance économique, des échanges internationaux et de la géographie économique après y avoir incorporé les effets des économies d'échelle dans la production. Les résultats auxquels ils ont abouti peuvent surprendre ceux qui ont été formés à l'analyse économique classique. Voici quelques unes des nouvelles conclusions de cette recherche :

**Les usines doivent avoir une taille importante pour exploiter les économies d'échelle, mais elles n'ont pas besoin d'être implantées dans une zone importante pour générer ces économies d'échelle.** Les rendements d'échelle croissants existent à cause des coûts fixes de production (coûts internes pour l'entreprise) et de la proximité des travailleurs, de la clientèle et d'individus porteurs d'idées nouvelles (éléments externes à l'entreprise et même à la branche d'activité). Lorsque les coûts de transport sont raisonnables, les villes secondaires peuvent être suffisamment importantes pour faciliter les économies d'échelle internes.

Explication : les villes de taille moyenne sont souvent assez importantes pour générer les économies de « localisation » que permettent les marchés de moyens de production denses, mais pas des économies « d'urbanisation » — en particulier celles qui impliquent une diffusion du

savoir — lesquelles sont surtout le fait des grandes agglomérations (voir chapitre 4).

Conclusion : les gouvernants doivent centrer leur attention sur les fonctions des villes et non sur leur taille.

**Le capital humain va là où le il est abondant, et non pas là où il fait défaut.** L'analyse économique classique implique que les agents économiques doivent s'installer là où leurs qualifications font défaut. Mais c'est le contraire qui se produit semble-t-il : les migrants qui ont un solide niveau d'instruction cherchent à s'installer dans des localisations où il existe un large réservoir de travailleurs ayant des qualifications similaires. Parmi les 100 plus grandes agglomérations métropolitaines des États-Unis, les 25 villes qui comptaient le plus grand nombre de diplômés universitaires en 1990, avaient attiré en 2000 deux fois plus de diplômés de ce niveau que les 75 autres.

Explication : les travailleurs qui ont un solide niveau d'instruction gagnent à être dans la proximité de travailleurs de même niveau (voir chapitre 5).

Conclusion : Les gouvernants doivent être conscients de la puissance des forces du marché qui poussent les travailleurs qualifiés à se regrouper, et non pas chercher à combattre ces forces.

**La diminution du coût des transports accroît les échanges, mais surtout avec les pays voi-**

**sins et non avec les pays éloignés.** La baisse du coût des transports devrait amener les pays à développer leurs échanges avec les partenaires commerciaux les plus éloignés. Mais les échanges ont tendance à se localiser plutôt qu'à se mondialiser. Les pays commercent davantage avec des partenaires commerciaux similaires parce que les échanges sont de plus en plus basés sur l'exploitation des économies d'échelle et non sur la différence des dotations en ressources naturelles.

Explication : La diminution du coût des transports rend la spécialisation possible (voir chapitre 6).

Conclusion : La diminution du coût des transports modifie la composition des échanges internationaux et la rend encore plus sensible à ces coûts. Les politiques visant à réduire le coût des échanges et des transports devraient être une composante importante des stratégies de transport pour les pays qui s'engagent tardivement dans la voie du développement.

La prise en ligne de compte des économies d'échelle et de leur interaction avec la mobilité des agents économiques et des produits conduit à remettre en question les vieilles théories sur les préalables à la croissance économique.

Source : Équipe du Rapport sur le développement dans le monde 2009.

opposer. La rapidité et la pérennité des transformations géographiques sont fonction de la qualité de l'attelage que forment les marchés et les gouvernants. Voyez ce qui se produit à Bogotá, en Turquie et en Afrique de l'ouest :

- Bogotá compte près de sept millions d'habitants, mais les zones rurales de la Colombie continuent de se vider. Le tiers de la croissance de la population de la ville est le fait des migrants ruraux, qui s'établissent pour la plupart dans des quartiers pauvres et surpeuplés à mesure que la ville se densifie. Depuis 2000, un nouveau système de transports publics, le *TransMilenio*, qui convoie maintenant un million de passagers par mois, a permis de décongestionner la ville. Pour les quartiers pauvres en particulier, il a réduit la distance qui les sépare des opportunités économiques. Mais beaucoup vivent encore dans les bidonvilles, et le crime et la violence gagnent en ampleur. Une initiative de la municipalité vise à réduire ces divisions sociales depuis 2003, en aidant près d'un million de citoyens à s'intégrer à la cité et à changer leur quartier.
- La Turquie tente elle aussi de changer de voisinage, mais de manière différente. Ce pays de 70 millions d'habitants aspire à s'intégrer à l'Union européenne. Avec l'augmentation

des économies d'agglomération et la diminution du coût des transports, les zones qui entourent Istanbul et Izmir se prêtent peut-être mieux à une intégration avec l'Europe. Les zones plus écartées de l'Anatolie orientale et du sud-est et celle de la mer Noire occupent 40 % du territoire national, mais n'entrent que pour moins de 20 % dans le produit national, avec un PIB par habitant égal à la moitié à peu près de celui de l'ouest du pays. Les disparités persistent malgré les efforts des autorités nationales pour déployer la masse économique vers l'est. Dans le même temps, les investissements publics dans les services sociaux aident les zones à retard, mais les mesures d'incitation prises pour encourager les entreprises à s'implanter dans ces régions semblent inefficaces<sup>10</sup>.

- La Communauté économique des États d'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) a adopté un protocole qui autorise la libre circulation de ses 250 millions d'habitants entre États membres. Cela a permis à la région de maintenir la mobilité de la main-d'œuvre régionale aux niveaux antérieurs à l'indépendance, bien qu'elle ait diminué en Afrique de l'Est et en Afrique australe. Mais, pour les échanges, c'est une autre histoire. Dans les régions les plus

dynamiques du monde, l'échange des biens et services similaires — le commerce intra-branches — a augmenté à un rythme rapide. Mais en Afrique de l'Ouest, les frontières sont épaissies par les formalités administratives et les postes de contrôle illicites, qui divisent la région et contrarient les efforts déployés par les pays membres de la CEDEAO pour se spécialiser et développer les échanges.

À mesure que l'échelle de la géographie économique augmente, différents mouvements se dessinent et des tensions et des contraintes apparaissent.

- Au plan local, dans des villes comme Bogotá, la terre — doit accueillir une population toujours plus importante. Si les *marchés fonciers* fonctionnent bien, la terre sera mobile quant à l'usage qui en est fait et elle sera affectée à une utilisation productive. Les villes qui utilisent la terre au mieux se développeront et leur densité économique attirera plus de gens encore.
- Les agents économiques et les produits circulent bien plus vite à Bogotá et dans ses environs qu'en Turquie. Mais, même en Turquie, les régions de l'ouest deviendront plus prospères et plus denses, bien qu'à un rythme moins rapide. Les disparités spatiales de revenu et de taux de pauvreté entre l'ouest et l'est du pays vont probablement se creuser avant de diminuer à mesure que les agents économiques se déplacent pour tirer parti de la densité économique. Si les *marchés du travail* sont fluides en Turquie, les travailleurs réduiront la distance économique qui les sépare de ces agglomérations.
- Au plan international, ces mouvements seront sans doute moins nombreux et plus lents. Si les marchés régionaux et mondiaux étaient intégrés, les pays de l'Afrique de l'Ouest se spécialiseraient dans un petit nombre d'activités et deviendraient compétitifs sur les marchés mondiaux. À mesure que les divisions diminuent, les pays voisins

échangent des biens et services similaires, motivés plutôt par les avantages de la spécialisation et des économies d'échelle que par les dotations en ressources naturelles. Les échanges ne peuvent compenser qu'en partie l'immobilité de la terre et du travail, mais ils facilitent la convergence lorsque les pays en développement peuvent exploiter la composante dont la croissance est la plus rapide, à savoir les *échanges de biens intermédiaires*.

Le paysage économique est avant tout autre chose façonné par les motivations privées, mais il peut être remanié par l'action collective, principalement celle des gouvernants. Pour promouvoir les transformations géographiques essentielles pour le développement, les gouvernants doivent avoir une vision spatiale de la situation. À mesure que l'angle s'élargit pour embrasser un espace géographique de plus en plus large, vus au travers de l'objectif de la géographie économique, l'utilisation de la terre, la mobilité de la main-d'œuvre et les échanges de biens intermédiaires deviennent nets (voir tableau 2). Les gouvernants doivent veiller particulièrement aux marchés fonciers, du travail et des produits. Si ces marchés ne fonctionnent pas bien, les forces de l'agglomération, de la migration et de la spécialisation seront moins puissantes et l'économie stagnera. Lorsque les marchés de la terre, du travail et des produits fonctionnent bien, ils favoriseront l'efficacité économique qui résulte de la concentration, et l'équité qui accompagne la convergence de niveaux de vie.

### Une règle empirique pour l'intégration économique

Ce qui inquiète les gouvernants, c'est la possibilité que la production puisse se concentrer dans certains endroits, et la main-d'œuvre dans d'autres. Les villes auraient la densité économique, tandis que les campagnes auraient la plupart des pauvres. Les zones avancées auront la masse économique, tandis que les pauvres se masseront dans les zones à retard. Certains pays accaparaient la plus grande partie de la richesse du monde, et les autres accueilleraient toute la misère du monde. Même si cette situation était temporaire, elle paraîtrait injuste. Mais les disparités peuvent durer dans le temps, déstabiliser certaines zones d'un pays, des nations entières et même certaines régions du monde.

Les gouvernants ont de nombreuses raisons de se préoccuper des disparités en terme de bien-être au sein d'un pays et d'un pays à l'autre. Ils disposent de nombreux moyens d'action pour promouvoir l'intégration afin de réduire ces disparités :

- *Les institutions* — terme utilisé dans ce rapport pour désigner les politiques qui sont

**Tableau 2 L'agglomération, la migration et la spécialisation sont les forces les plus importantes — et la terre, le travail et les biens intermédiaires sont les marchés de facteurs les plus sensibles**

|  | Échelle géographique   |   |   |
|--|--|---|---|
|  | Locale   | Nationale   | Internationale  |
| <b>Force économique</b>                | <b>Agglomération</b><br>Accélérée par la migration, la mobilité du capital et les échanges | <b>Migration</b><br>Influencée par l'agglomération et la spécialisation | <b>Spécialisation</b><br>Favorisée par l'agglomération et la mobilité des facteurs  |
| <b>Principal facteur de production</b> | <b>La terre</b><br>Immobile  | <b>La main-d'œuvre</b><br>Mobile à l'intérieur des pays                 | <b>Les biens intermédiaires</b><br>Mobiles à l'intérieur des pays et entre les pays |

Source : Équipe du Rapport sur le développement dans le monde 2009.

Note : Dans le présent rapport, les « régions » sont des zones économiques ou des unités administratives situées à l'intérieur des pays, telles que les États ou les provinces, et les ensembles régionaux sont des groupes de pays constitués sur la base de la proximité géographique.



*spatialement neutres* dans leur conception et qui devraient être universelles dans leur couverture. Parmi les principaux exemples, citons les réglementations foncières, celles relatives à la main-d'œuvre et aux échanges internationaux et les services sociaux tels que l'éducation, la santé, et l'eau et l'assainissement financés par des mécanismes fiscaux et des transferts.

- **L'infrastructure** — terme qui désigne les politiques et les investissements centrés sur les *liaisons spatiales*. Comme exemples citons les routes, les voies ferrées, les aéroports, les ports et les systèmes de communication qui facilitent la circulation des biens, des services, des personnes et des idées aux niveaux local, national et international.
- **Les incitations** — terme qui désigne les programmes *spatialement ciblés* qui dominent souvent les discussions concernant la politique gouvernementale. À titre d'exemple, citons les programmes d'élimination des taudis, les incitations fiscales offertes par les autorités locales aux entreprises manufacturières et l'accès préférentiel aux marchés des pays développés dont bénéficient les marchandises des pays pauvres.

Les débats sur l'action gouvernementale commencent et finissent souvent aujourd'hui sur des discussions concernant les incitations spatialement ciblées. Le débat sur la manière de promouvoir l'urbanisation est polarisé entre ceux qui mettent l'accent sur les villages, où vivent encore la majorité des pauvres de la planète, et ceux qui pensent que ce sont les villes qui offrent le meilleur moyen de sortir de la pauvreté puisqu'elles génèrent une grande partie de la richesse du monde. À mesure que la pauvreté augmente, l'attention passe des villages aux bidonvilles. Ainsi aussi, le débat sur

le développement territorial, motivé par les disparités géographiques au niveau national, est de la même façon centré sur la croissance économique des zones à retard. Au niveau international, l'accès préférentiel aux marchés offert aux pays les moins avancés peut finir par dominer les discussions sur l'action gouvernementale.

Ce Rapport préconise de recentrer ces débats afin d'y inclure l'ensemble des éléments d'une stratégie efficace pour réussir l'intégration spatiale — les institutions, les infrastructures et les incitations. Sur la base des conclusions de la première partie du Rapport et de l'analyse des forces du marché présentée dans la deuxième partie, la troisième partie recadre ces débats, préconisant l'abandon du ciblage spatial au profit de l'intégration spatiale.

Le monde est compliqué et les problèmes de l'intégration économique interdisent toute possibilité de recours à des solutions simples, mais les principes qui sous-tendent cette évolution n'ont pas besoin d'être complexes. Les politiques d'intégration doivent se fonder sur des institutions spatialement neutres. Lorsque les défis de l'intégration embrassent plus d'une dimension géographique, les institutions doivent être complétées par des investissements publics dans des équipements d'infrastructure spatialement connectifs. Les interventions spatialement ciblées ne sont pas toujours nécessaires. Mais lorsque le problème tient à la fois à la faible densité économique, à la longueur des distances et à l'importance des divisions sociopolitiques de certaines zones, les mesures prises pour y faire face doivent être à la hauteur de la gageure et englober des politiques de portée générale, spatialement neutres, connectives et ciblées.

À chaque dimension spatiale correspond un instrument d'intégration (voir tableau 3).

**Tableau 3 Instruments et dimensions — Une règle empirique pour calibrer l'action gouvernementale**

| Complexité du problème          | Type de localisation — échelle géographique locale (L), nationale (N), et internationale (I)   | Priorités de l'action gouvernementale pour l'intégration économique |  |                                    |
|---------------------------------|--|---|--|------------------------------------|
|                                 |  | Institutions spatialement neutres                                   | Infrastructure spatialement connective | Interventions spatialement ciblées |
| <b>Problème unidimensionnel</b> | L. Zones d'urbanisation naissante<br>N. Pays où les régions à la traîne sont rares<br>I. Ensembles régionaux proches des marchés mondiaux  | ●   |  |                                    |
| <b>Problème bidimensionnel</b>  | L. Zones d'urbanisation intermédiaire<br>N. Pays avec des régions denses en perte de vitesse<br>I. Ensembles régionaux éloignés des marchés mondiaux   | ●   | ●                                      |                                    |
| <b>Problème tridimensionnel</b> | L. Zones d'urbanisation avancée<br>N. Pays avec des régions denses en perte de vitesse et affectées par des divisions intérieures<br>I. Ensembles régionaux éloignés des marchés mondiaux et dont les pays membres sont de petites économies | ●   | ●                                      | ●                                  |

Source : Équipe du Rapport sur le développement dans le monde 2009.

Note : Dans le présent rapport, les « régions » sont des zones économiques ou des unités administratives situées à l'intérieur des pays, telles que les États ou les provinces, et les ensembles régionaux sont des groupes de pays constitués sur la base de la proximité géographique.



C'est la règle empirique « d'un instrument par dimension » :

- Pour un problème unidimensionnel, les institutions (spatialement neutres) devraient être le principal point d'appui de l'action gouvernementale.
- Si le problème est bidimensionnel, il faut à la fois s'appuyer sur les institutions et sur les infrastructures (spatialement connective).
- Lorsque le problème est tridimensionnel, il faut jouer des trois instruments, à savoir les institutions, les infrastructures et les interventions (spatialement ciblées).

La dimension essentielle à l'échelle géographique locale, c'est la densité ; au niveau national, c'est la distance ; au niveau international, c'est la division. À chacun de ces niveaux, les politiques conçues sans tenir explicitement compte de l'espace doivent être considérées comme le principal instrument. Dans certains cas, elles peuvent constituer en fait l'élément le plus important des politiques d'intégration. Le problème de l'intégration est relativement simple à traiter dans les zones d'urbanisation naissante (ce qui est le cas par exemple des zones à retard des pays à faible revenu), dans les pays où la main-d'œuvre et le capital sont mobiles (tels que le Chili), ou dans les ensembles régionaux proches des marchés mondiaux (tels que l'Afrique du Nord). Dans ces régions, on peut considérer que le problème de l'intégration est un problème unidimensionnel. Les politiques explicitement spatiales ne sont en général pas nécessaires. L'objectif est d'aider les marchés à fonctionner correctement et d'instaurer les conditions essentielles pour que les travailleurs et les entreprises puissent accéder à la densité. Les institutions universelles ou spatialement neutres — qui sont applicables à tous, quelle que soit la localisation — constituent à la fois le soubassement et le pivot d'une politique d'intégration efficace.

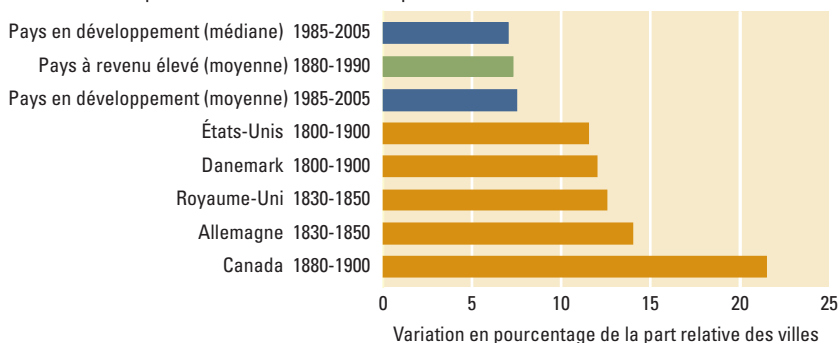
Lorsque la tâche devient plus compliquée, ces institutions doivent être épaulées par des infrastructures connectives. Au niveau local, l'urbanisation rapide peut congestionner la région en accroissant la distance économique et en étouffant les économies d'agglomération. Dans des villes telles que Bamako, au Mali, dont la population a doublé au cours de la dernière décennie, il faut remédier à la congestion croissante en effectuant des investissements d'infrastructure pour partager plus largement les avantages de la densité. Au plan national le revirement de fortune économique et politique peut se solder par une densité de population excessive dans les zones à retard, de sorte que, dans certains pays (tels que le Brésil), ces régions peuvent afficher des taux de pauvreté élevés et des densités démographiques importantes. Au plan international, les régions en développement sont tous profondément divisés, mais certains peuvent plus être éloignés des marchés mondiaux. Même si les institutions régionales sont bien établies et font de l'Asie du Sud un ensemble régional plus intégré, pour certains pays (tel que le Népal), il faudra peut-être engager une action concertée pour améliorer l'infrastructure afin d'atteindre les marchés régionaux et internationaux en expansion. Pour les régions confrontées à des problèmes d'intégration bidimensionnels, les investissements d'infrastructure qui permettent de relier les régions en perte aux zones avancées et de faciliter l'accès aux marchés devraient compléter les institutions qui permettent de tisser les liens entre les individus.

La gageure que représente l'intégration est la plus difficile à relever lorsque les trois facteurs que sont la densité, la distance et la division jouent dans un sens défavorable et conjuguent leurs effets pour créer un « problème tridimensionnel ». Dans les zones très urbanisées (telles que Bogotá), ce qui est à craindre, c'est que la densité économique et la densité démographique ne progressent pas de pair. Les divisions au sein de la ville risquent d'empêcher l'intégration des bidonvilles et engendrent la délinquance et la misère. Dans certains pays (tels que l'Inde), les divisions ethniques, religieuses ou linguistiques dissuadent les pauvres des zones densément peuplées et à retard d'aller chercher meilleure fortune ailleurs. Et dans les régions les plus fragmentées et les plus éloignées de tout (comme l'Afrique centrale ou l'Asie centrale), un groupe de petits pays défavorisés peut avoir des effets externes préjudiciables, tels que la maladie, les conflits ou la corruption.

Ce sont les bidonvilles des grandes agglomérations, les régions défavorisées et densément peuplées de pays divisés, et les pays du qui abritent approximativement trois milliards d'« exclus du développement » comme on l'a vu

**Figure 5 Un phénomène déjà connu : le rythme de l'urbanisation observé aujourd'hui a eu des précédents**

Variation de l'importance relative des villes depuis 1800



Source : Calculs de l'équipe du Rapport sur le développement dans le monde 2009, basés sur des données tirées de plusieurs sources. (Voir figure 1.13).

au début du Rapport — qui posent les problèmes les plus difficiles au plan de l'intégration. Face à ces problèmes, l'action gouvernementale ne doit pas être faite de demi-mesures. Mais elle doit être mûrement réfléchie.

### *Pour une urbanisation efficiente et solidaire*

Aucun pays ne s'est hissé dans la catégorie des pays à revenu intermédiaire sans s'industrialiser et s'urbaniser. Aucun pays dépourvu de villes pleines de vie n'a intégré la catégorie des pays à revenu élevé. La ruée vers les villes que connaissent les pays en développement semble être chaotique, mais elle est nécessaire. Ce mouvement paraît sans précédent, mais il y en a déjà eu auparavant (voir figure 5). Il fallait qu'il se produise parce que le passage à la densité que l'on observe dans l'urbanisation est étroitement lié à la mutation d'une économie qui passe du stade agraire au stade industriel ou postindustriel.

Les gouvernants peuvent faciliter les transformations spatiales qui sous-tendent ces variations sectorielles. Selon le stade de l'urbanisation, pour établir la chronologie des mesures à prendre et l'ordre des priorités, il importe de prêter attention aux différents aspects de la transformation spatiale. Ce qui ne varie pas, c'est qu'un fondement universel fait d'institutions existe et que les institutions passent avant tout, que les investissements dans les infrastructures connectives soient effectués au moment opportun dans un deuxième temps et que les interventions spatialement ciblées soient réduites au minimum et viennent en dernier.

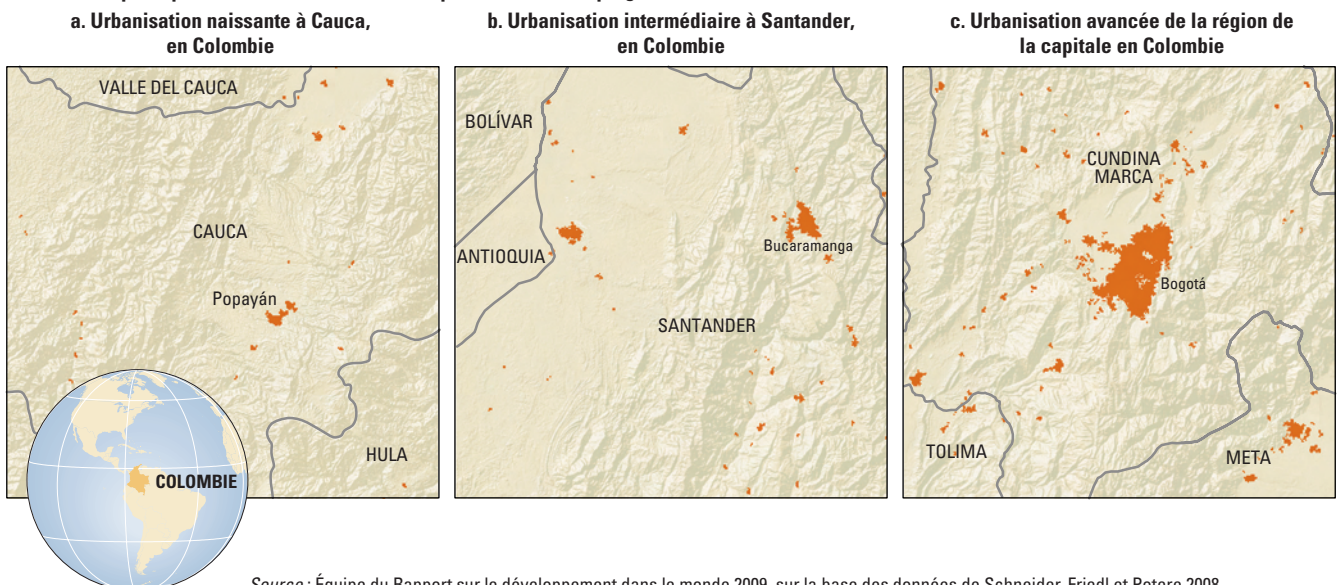
Cette approche implique de suivre rigoureusement le principe d'intégration défini plus

haut. Le résultat est une transformation spatiale efficace, mais sans exclusive (voir chapitre 7).

Les principes décrits dans le Rapport aident à établir l'ordre de priorité des politiques applicables aux différents stades de l'urbanisation, et à définir de la sorte les éléments d'une stratégie d'urbanisation. La Carte 6 présente l'exemple de trois régions de la Colombie, chacune ayant sa géographie propre. Mais les principes sont assez universels.

- **Urbanisation naissante.** Dans les régions essentiellement rurales, les gouvernants doivent être aussi neutres que possible et établir les bases institutionnelles d'une éventuelle urbanisation dans certaines zones. Il est essentiel que les politiques foncières, de même que les politiques conçues pour assurer des services de base à la totalité de la population soient rationnelles. Par exemple, l'universalisation des droits fonciers au Danemark au tournant du dix-huitième siècle a grandement contribué à propulser le pays dans l'ère industrielle quelques décennies plus tard. De fait, les analystes estiment que les politiques visant à renforcer les droits de propriété dans les régions rurales ont été déterminantes pour stimuler la productivité agricole dans l'Angleterre du seizième siècle, en ce qu'ils ont permis de libérer des travailleurs qui ont pu migrer dans les villes pour travailler dans le secteur manufacturier et les services. La fourniture universelle de services sociaux de base — sécurité, éducation, services de santé et assainissement — complète étroitement les institutions destinées à améliorer les marchés fonciers. En 1960, le revenu par habitant de la République de Corée

**Carte 6 Les politiques doivent évoluer à mesure que l'urbanisation progresse**



Source : Équipe du Rapport sur le développement dans le monde 2009, sur la base des données de Schneider, Friedl et Potere 2008.

### ENCADRÉ 5 *Concentration sans congestion dans la Chine occidentale : Chongqing et Chengdu*

Une expérience menée par la Chine pourrait modifier la conception future des politiques d'urbanisation dans le monde en développement. Les gouvernants devraient s'y intéresser.

La Chine applique dans l'arrière-pays la stratégie d'urbanisation qui a donné de bons résultats dans les régions côtières dynamiques au cours des années 80 et 90. L'approche « locale » est appliquée dans deux agglomérations, Chongqing et Chengdu, toutes deux situées dans la région moyen-occidentale du pays. Avec un taux d'urbanisation de l'ordre de 40 %, elle se situent dans la moyenne chinoise. L'objectif est de porter ce taux à 70 % d'ici à 2020 en favorisant à la fois la concentration et la convergence entre les villes et la campagne.

La métropole de Chongqing a une population de 40 millions d'âmes environ et, en dehors de la capitale, elle compte six agglomérations urbaines, 25 villes moyennes ou petites, 95 communes centrales et 400 communes. Elle s'est vu accorder le statut de municipalité spéciale comme Beijing, Shanghai et Tianjin il y a quelques années. Tout comme ces autres villes, elle jouira d'une plus grande autonomie financière. De taille plus modeste, Chengdu est une agglomération métropolitaine tentaculaire de 11 millions d'habitants. Outre sa capitale bimillénaire de la Province du Sichuan, elle compte six villes de taille moyenne, 30 municipalités centrales, 60 municipalités et 600 villages.

La stratégie d'urbanisation implique une « triple concentration », de la terre, de l'industrie et des paysans. L'idée est de tirer parti des économies d'échelle, de promouvoir la mobilité des biens et de la main-d'œuvre et d'améliorer le bien-être des nouveaux migrants dans les villes. Conformément aux priorités définies pour les zones qui ont un niveau d'urbanisation intermédiaire de 40 à 50 %, l'accent est mis pour les deux agglomérations sur la mise en place d'institutions universelles et d'équipements d'infrastructure connectifs et non sur les interventions spatialement ciblées.

*De meilleures institutions.* L'accent est mis sur la coordination entre les niveaux de l'administration pour la gestion de l'utilisation et de la conversion des terres. Dans les campagnes, le plan concentre les terres rurales en transférant les droits d'utilisation aux entreprises et aux paysans. Dans les villes et les agglomérations urbaines, la création de zones industrielles est un élément clé d'un programme plus vaste. Les agglomérations de taille importante et moyenne développent des activités manufacturières à haute valeur ajoutée, tandis que les villes et les agglomérations plus petites se spécialisent dans les industries de main-d'œuvre, attirant la main-d'œuvre des villages voisins et facilitant les économies de localisation.

*Plus d'infrastructures.* Des équipements massifs sont prévus dans l'infrastructure primaire. Chongqing va dépenser pour l'infrastructure, des milliards de dollars provenant de l'administration centrale et d'investissements privés supplémentaires financés par Hong Kong, Province de Chine, et Singapour. À Chengdu, environ 117 milliards de yuan seront investis dans 71 projets d'infrastructure, en particulier dans des réseaux de transport reliant les villes et les campagnes, et des projets d'assainissement dans les régions rurales et les zones urbaines. Une enveloppe de 16,5 milliards de yuan sera d'autre part investie dans 34 projets sociaux afin d'améliorer les niveaux de vie dans les zones rurales à retard.

Si les marchés favorisent ces deux agglomérations comme l'a fait le gouvernement, les niveaux de vie de millions de Chinois de l'arrière-pays s'en trouveront améliorés. L'intégration a déjà eu un impact local. À Chongqing, les revenus ruraux ont augmenté plus rapidement en 2007 que ceux des citadins. À Chengdu, les concentrations de paysans auraient entraîné une amélioration de la productivité de 80 % du fait que l'industrie a absorbé approximativement 100 000 paysans par an.

*Source :* Équipe du Rapport sur le développement dans le monde 2009.

était le même que celui du Bénin aujourd'hui. Soixante-quinze pour cent des Coréens vivaient dans les régions rurales, plus d'un tiers des adultes étaient analphabètes et moins de 5 % des enfants avaient été immunisés contre des maladies évitables telles que la rougeole. En 2000, plus de 80 % des habitants du pays étaient urbanisés, la quasi-totalité de la population savait lire et écrire et était vaccinée, et le revenu de la République de Corée avait atteint le niveau enregistré par le Portugal moderne. Le Costa Rica offre un autre bon exemple.

- **Urbanisation intermédiaire.** Dans les régions où l'urbanisation s'accélère, outre ces institutions, les gouvernements doivent mettre en place des infrastructures connectives pour que les avantages de l'augmentation de la densité économique soient plus largement partagés. L'industrialisation implique de changer l'utilisation des terres à mesure que les activités se concentrent, tout comme elle implique une circulation rapide des biens et services. Les réglementations qui régissent l'utilisation de la terre influent sur les décisions relatives à la localisation et elles restent une priorité institutionnelle. Il faut continuer de fournir des services sociaux spatialement neutres dans le cadre de l'intégration des villes et des campagnes de façon à ce que les gens soient attirés vers les villes par les économies d'agglomération qu'elles engendrent, et non pas poussés à l'exode parce qu'il manque d'écoles, de services de santé et de sécurité publique dans les régions rurales. Mais, même si ces services sont fournis, la congestion croissante des villes peut accroître rapidement le coût des transports, ce qui influera sur les choix de localisation des entreprises. Il faut des équipements d'infrastructure connectifs pour maintenir l'intégration de ces régions. Les administrations des États et les administrations centrales qui coopèrent de manière satisfaisante peuvent fournir les infrastructures de base nécessaires pour faire en sorte que la prospérité soit largement partagée. L'élargissement des compétences administratives peut faciliter la coordination des investissements d'infrastructure. La ville de Chongqing dans la partie ouest de la Chine en est un bon exemple (voir encadré 5).

- **Urbanisation avancée.** Dans les zones très urbanisées, Il faut parfois compléter les institutions et les infrastructures par des interventions ciblées pour traiter le problème des bidonvilles. Les individus doivent vivre à proximité d'un endroit où les conditions de vie sont supportables pour bénéficier de services et d'outils d'apprentissage. C'est à ce stade que les bidonvilles peuvent compromettre l'aptitude d'une ville à fournir les économies associées à la proximité. Les programmes d'assainissement des bidonvilles ne sont pas nécessairement une priorité dans les premiers stades de l'urbanisation, mais ils deviennent nécessaires à ce moment-là. L'enseignement qui ressort des évaluations des projets d'assainissement des bidonvilles, c'est que les interventions ciblées ne sont pas suffisantes en tant que telles. Elles resteront vaines sauf si les institutions chargées de la terre et des services de base sont relativement efficaces et

si l'infrastructure des transports est en place. Un problème tridimensionnel requiert des mesures à un triple échelon, avec une coordination des politiques au niveau de l'administration centrale, des États ou des provinces et des villes. Le succès de Singapour montre les avantages d'une telle concentration dans une ville-État. Shanghai et Guangzhou en Chine offrent des exemples plus récents. Et un exemple plus récent encore (et généralement applicable) est celui de Bogotá en Colombie.

L'expérience des processus d'urbanisation menés à bonne fin montre que la base d'un passage réussi de la ruralité à l'urbanité repose sur un ensemble de politiques spatialement neutres — les « institutions » selon la formule succincte retenue dans ce Rapport. Les investissements d'infrastructure qui permettent d'aller d'un endroit à l'autre constituent le deuxième volet. Les interventions géographiquement ciblées ne doivent être utilisées que lorsque le problème est particulièrement difficile, mais elles doivent toujours être utilisées en relation avec les dispositions prises pour améliorer les institutions et l'infrastructure.

### *Les politiques de développement locales (régionales) qui intègrent les nations*

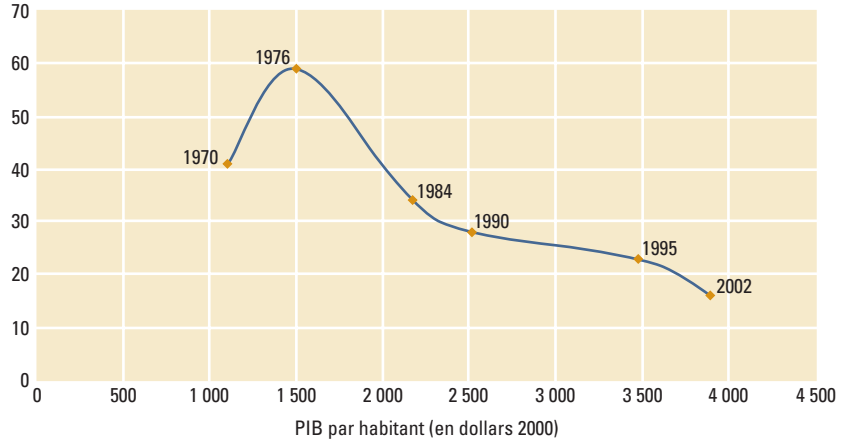
Dans un pays, certaines régions se prêtent plus particulièrement à l'agriculture, d'autres à la production industrielle et d'autres encore aux activités de services. Et lorsque l'industrie et les services prospèrent, la distribution spatiale des activités économiques doit changer<sup>11</sup>. Aucun pays n'est devenu prospère sans modifier la répartition géographique de sa population et de sa production.

La concentration croissante des individus et de la production dans certaines régions d'un pays est un élément marquant de la croissance économique au cours des deux derniers siècles. S'opposer à cette concentration, c'est s'opposer à la croissance elle-même et, face à ces déséquilibres, les gouvernants doivent se montrer patients. Mais, avec l'aide des politiques publiques, le développement harmonieux a aussi été marqué par la diminution des disparités de niveaux de vie entre les zones favorisées par les marchés et les zones moins avancées. L'action gouvernementale peut accélérer la convergence des niveaux de vie de base afin que les populations des zones moins avancées n'aient pas à attendre que le pays ait atteint un niveau de revenu élevé pour bénéficier des équipements sociaux de base. L'expérience des pays qui se sont engagés avec succès dans la voie du développement justifie aussi l'empressement qu'ils ont mis à égaliser les niveaux de vie de base.

Considérons le cas de la Malaisie. La croissance économique et les politiques gouvernementales ont permis de faire reculer la pauvreté

**Figure 6 Convergence géographique plus rapide des niveaux de vie de base en Malaisie**

Différence en pourcentage entre les taux de pauvreté min. et max des États de la Malaisie



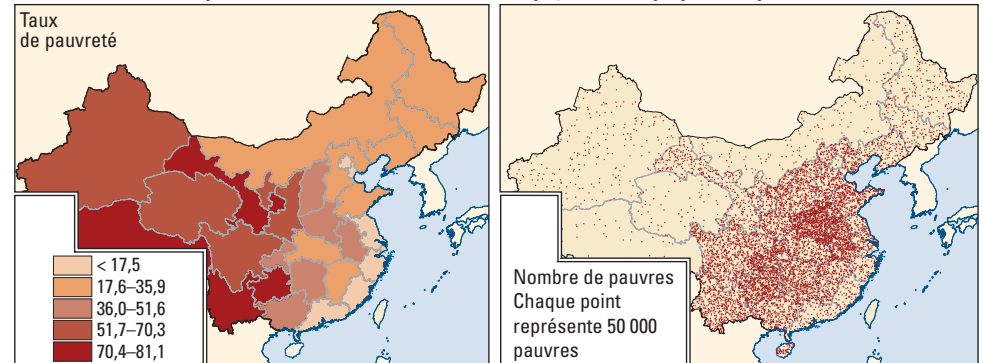
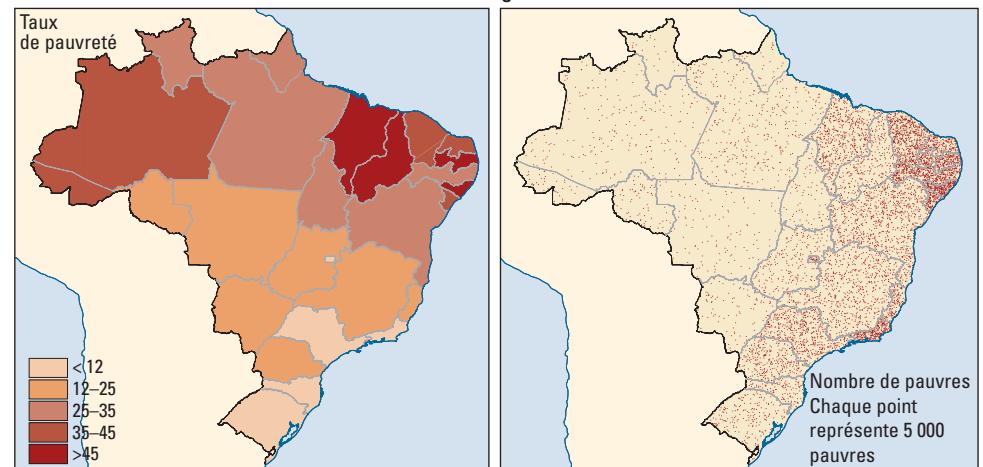
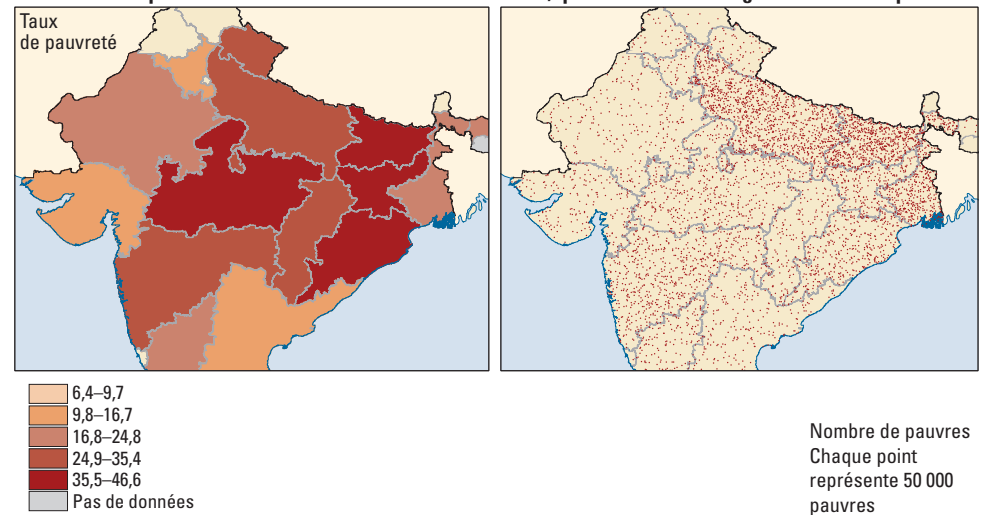
Source : Malaysia Economic Planning Unit 2008.

et d'améliorer les niveaux de vie et par là même d'accélérer la réalisation des objectifs de développement pour le Millénaire. Mais dans les premières années de la croissance (entre 1970 et 1976), les taux de pauvreté ont divergé brièvement d'un État à l'autre, pour converger par la suite lorsque la pauvreté a reculé dans tous les États (voir figure 6). Les indicateurs de santé (mortalité infantile) ont davantage baissé dans les États à croissance lente, ce qui laisse supposer que les dispositifs fiscaux et les mécanismes de transfert ont fonctionné de manière efficace. Cet empressement à niveler spatialement les niveaux de vie se révèle payant dans d'autres pays, tels que la Chine, l'Égypte, l'Indonésie, le Mexique, la Thaïlande et le Viet Nam.

Mais la convergence géographique des Indicateurs de développement du Millénaire, tels que la mortalité infantile, la santé maternelle, l'éducation de base, l'eau potable et l'assainissement ne s'est pas produite dans tous les pays. Que devraient-ils faire ?

La réponse réside dans l'intégration des zones à retard et des zones avancées, à l'aide de politiques adaptées au degré de difficulté de l'intégration. Si les motivations économiques jouent un rôle important, c'est la situation sociale et politique qui conditionne la rapidité de ces transformations spatiales. Les choix de localisation que font les individus reflètent les forces et les inclinations des sociétés et des structures politiques. Les cartes de la pauvreté fournissent un instantané des régions où se concentrent les pauvres (masse de pauvreté importante — en d'autres termes « les pauvres ») et des régions qui sont les plus pauvres (taux de pauvreté élevé — en d'autres termes, les « régions pauvres »). Ces cartes peuvent nous donner de nombreuses indications sur la situation sociale et politique d'un pays : ce sont les déplacements des pauvres qui reflètent peut-être le mieux les obstacles à la mobilité, parce que



**Carte 7 Trois types de pays, des problèmes différents pour le développement local****a. Chine : Les taux de pauvreté sont élevés dans l'Ouest du pays, mais la plupart des pauvres vivent dans l'Est****b. Brésil : Les taux de pauvreté sont élevés dans le Nord et le Nord-Est, mais la plupart des pauvres vivent dans la frange côtière****c. Les taux de pauvreté sont élevés dans les États du Centre, qui abritent aussi un grand nombre de pauvres**

Source : Équipe du Rapport sur le développement dans le monde 2009.

ce sont eux qui ont le plus de raisons de changer d'horizon, mais ce sont eux aussi qui ont le moins de ressources pour le faire.

Sur la base des indications concernant les localisations où se trouvent les pauvres et les

localisations qui sont pauvres, nous pouvons calibrer l'action gouvernementale en fonction de la situation du pays :

- *Pays où il existe des régions à retard peu peuplées.* En Chine, les taux de pauvreté les plus

élevés se trouvent dans les provinces occidentales, mais les pauvres sont concentrés dans les régions du sud-est et du centre et dans d'autres zones encore plus proches de la frange côtière en pleine expansion (voir carte 7, planche a). La densité économique et la densité démographique coïncident. Le pays a peu de divisions — les obstacles linguistiques et autres ne sont pas importants — et la population, les pauvres en particulier, peuvent se déplacer pour réduire la distance qui les séparent de la densité. Les institutions spatialement neutres qui assurent le fonctionnement des marchés fonciers, l'application des droits de propriété et l'organisation des services de base, tels que l'éducation et la santé, peuvent être le pivot de la stratégie d'intégration économique pour réduire la distance économique qui sépare les zones à retard des zones avancées. Le Chili, l'Égypte, le Honduras, l'Indonésie, la Russie, l'Ouganda, et le Viet Nam sont d'autres exemples de pays où le problème de développement est unidimensionnel — il tient pour l'essentiel à la distance.

- **Pays sans divisions où il existe des zones densément peuplées à retard.** Au Brésil, c'est dans les zones du nord et du nord-est que les taux de pauvreté sont les plus élevés : huit des dix États les plus pauvres sont situés dans le nord-est, les deux autres se trouvent dans le nord (voir carte 7, planche b). Mais c'est surtout dans les agglomérations urbaines situées à proximité de la côte, depuis le nord-est déshérité jusqu'au sud-est prospère que la masse économique et la concentration de la pauvreté sont les plus importantes. Les densités économique et démographique ne coïncident que partiellement. Les symptômes liés à la pauvreté sont ceux d'un pays où les divisions internes telles que les différences ethnolinguistiques et la fragmentation politique sont faibles, mais où — pour des raisons d'ordre historique et politique — les concentrations de populations sont au « mauvais endroit ». Le Bangladesh, la Colombie, le Ghana et la Turquie sont à peu près dans le même cas. Dans de tels cas, l'attrait que présentent les économies d'agglomération dans les zones avancées n'est peut-être pas assez fort et la mobilité de la main-d'œuvre, assez importante pour favoriser la concentration et la convergence. Les problèmes liés à la « longueur de la distance et la densité mal placée » devront être traités par une politique d'intégration économique reposant sur deux éléments : des institutions spatialement neutres complétées par une infrastructure spatialement connective telle que la construction de routes et de voies ferroviaires interrégionales et l'amélioration des télécommunications.

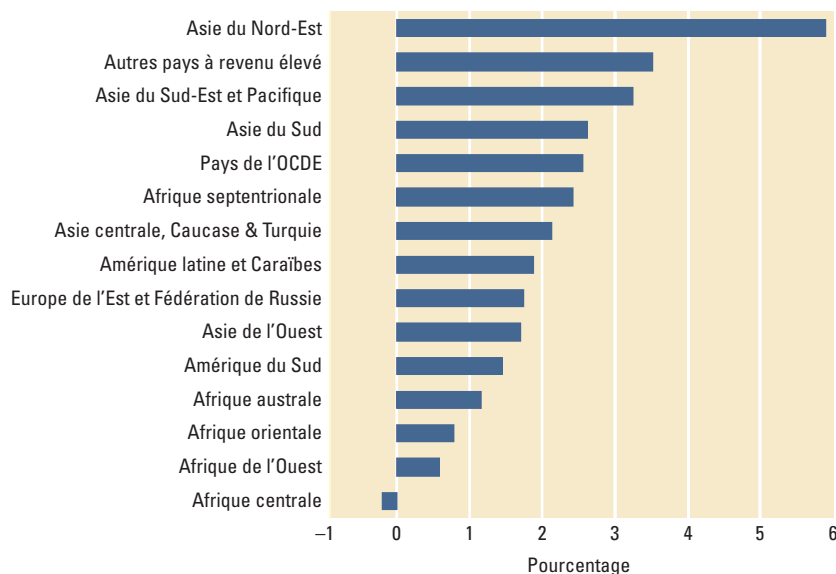
- **Pays divisés où il existe des régions à retard et densément peuplées.** En Inde, plus de 400 millions d'habitants vivent dans les États à la traîne du centre, qui abritent plus de 60 % des pauvres du sous-continent (voir carte 7, planche c). Ils vivent là pour une raison simple : c'est une plaine fertile qui fut le berceau de la civilisation indienne. Mais cette région a perdu de son attrait aujourd'hui et le monde a changé. La mobilité de la main-d'œuvre est limitée à cause des divisions linguistiques et des barrières de classes. Les mesures visant à redynamiser la croissance dans ces provinces en perte de vitesse à l'aide de subventions et de licences industrielles préférentielles n'ont pas favorisé la mobilité. Le débat se recentre maintenant sur l'intégration économique — avec l'adoption de mesures plus compatibles avec la mobilité de la main-d'œuvre, telles que la mise en place d'infrastructure interrégionales et l'amélioration des services de santé et d'éducation. Ces politiques et la migration inter-États qu'elles encouragent permettront, si elles s'inscrivent dans la durée, de réduire les divisions qui ont « allongé » la distance entre les zones avancées et les zones à retard densément peuplées. Dans le même temps, il faudrait peut-être aider ces régions par des incitations géographiquement ciblées qui stimulent la production. Le Nigéria est peut-être un autre pays affecté par un problème d'intégration tridimensionnel de distance, de régions pauvres densément peuplées et de divisions intérieures. Dans le monde en développement, à peu près un milliard d'individus vivent dans des zones à retard, où les migrations sont souvent difficiles en raison des divisions religieuses, linguistiques ou ethniques internes. Dans ces régions, la solution réside dans un ensemble de politiques spatialement neutres, connectives et ciblées.

Les gouvernements ne doivent faire commettre l'erreur d'être impatients avec les marchés et ils doivent aider les zones à retard. Mais ces interventions ne doivent pas contrecarrer les réformes institutionnelles et brider les investissements en infrastructures. L'expérience tend à montrer qu'il ne faut pas fournir d'incitations pour les activités qui dépendent des économies d'agglomération ou de l'accès au marché international. Les incitations ciblées en faveur de l'agriculture sont tout-à-fait indiquées pour ces régions largement rurales et agricoles. S'en remettre principalement aux interventions ciblées pour l'industrie — comme l'a fait l'Inde pendant des décennies — n'aidera pas les États à retard à hisser leur niveau de vie à la hauteur de celui des États dynamiques.



**Figure 7 L'Asie du Nord-Est, l'Asie du Sud-Est et l'Asie du Sud ont rattrapé les nations développées**

Taux de croissance annuels moyens du PIB par habitant, 1960–2006



Source : Équipe du Rapport sur le développement dans le monde 2009.

Les disparités spatiales de production sont inévitables, et elles sont même souhaitables à l'intérieur d'un pays. À mesure que les économies s'approchent de la catégorie des revenus élevé, les disparités de revenu et de production peuvent diminuer, mais elles ne se résorberont que lentement et jamais complètement. Cette concentration doit être attendue avec patience car elle porte aussi en germe l'efficacité spatiale. En revanche, les gouvernants doivent s'empreser de prendre des mesures pour éliminer les disparités spatiales. Lorsque les mesures prises pour promouvoir l'intégration économique complètent les forces du marché actionnées par l'agglomération, la migration et la spécialisation, les pays peuvent être à la fois efficaces spatialement et équitables.

### *L'intégration régionale pour élargir l'accès aux marchés mondiaux*

Les avantages des accords commerciaux mondiaux par rapport aux accords commerciaux régionaux ont fait l'objet de débats pendant des années. Ces débats sont désormais largement clos. Lorsque les pactes régionaux ou bilatéraux ne découragent pas les échanges entre pays d'autres ensembles régionaux et lorsqu'ils sont accompagnés de mesures visant à faciliter la circulation des biens, des personnes et des capitaux — telles que la mise en place d'infrastructures et de mécanismes compensatoires —, ils peuvent être utiles. Sinon, ils n'en valent pas la peine.

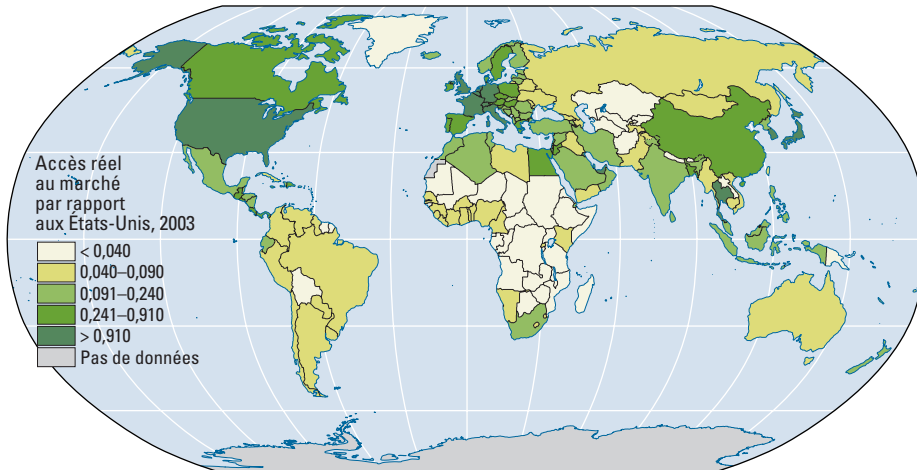
Ce Rapport ne rouvre pas ce débat. Il traite plutôt de la question de savoir quel est le meilleur moyen pour les pays en développement d'avoir

un accès aux marchés de leur voisinage et du monde. La géographie a une grande importance pour décider de ce qui est nécessaire, de ce qui ne l'est pas et de ce qui échouera. Mais, de bonnes politiques économiques, même les pays situés dans des parties du monde complètement marginalisées peuvent surmonter leur handicap géographique. Pour déterminer si les mesures prises portent leurs fruits, il suffit de déterminer si l'accès aux marchés s'est sensiblement amélioré.

Certaines régions du monde ont mieux réussi que d'autres (voir figure 7). Dans les pays de ces régions, les frontières économiques sont désormais plus fines (voir carte 5, planche a). Ils peuvent se permettre d'avoir des frontières fines, parce que leurs voisins connaissent eux aussi la prospérité. Pour eux, les marchés régionaux sont les marchés mondiaux. D'autres régions, telles que l'Asie de l'Est, ont tissé de solides relations de production avec d'autres et ouvert une voie, même au travers des frontières épaisses. Mais la spécialisation ne peut accroître l'efficacité que si l'échelle de production est importante et, pour cela, il faut pouvoir atteindre les grands marchés de l'hémisphère nord.

Que doivent faire les pays qui se sont engagés tardivement dans la voie du développement pour accélérer leur développement ? La condition commune est la création de la division — en d'autres termes, il faut des frontières épaisses. Ce qui diffère, c'est la distance par rapport aux grands marchés internationaux et la proximité ou non d'un grand pays dans leur voisinage (voir carte 8, planche c).

- **Les pays situés dans des ensembles régionaux proches de grands marchés régionaux.** Pour les pays situés à proximité de grands marchés, l'intégration régionale et mondiale ne nécessite pas de différenciation géographique. Les mesures spatialement neutres telles que l'amélioration des politiques économiques et du climat de l'investissement permettront d'attirer les capitaux et la technologie des marchés plus sophistiqués du voisinage. Les talents inutilisés de ces pays et leur main-d'œuvre bon marché sont des facteurs d'attraction puissants. Qu'ils soient à la traîne ou à la pointe du progrès au sein de l'ensemble régional n'a pratiquement aucune incidence ; la présence d'un soleil à proximité fait de tous ces pays de petites planètes. Les exportations du Mexique aux États-Unis représentent à peu près 1,7 % de l'économie de ce pays. Le Mexique devrait établir des liens encore plus solides avec les États-Unis. Mais, pour les autres pays de l'Amérique centrale, les avantages d'un raccourcissement avec les infrastructures du Mexique sont faibles — le marché de l'Amérique du Nord éclipsé tous les marchés de l'Amérique

**Carte 8 L'accès au marché distingue les régions du monde****a. Les frontières sont plus épaisses dans les régions en développement****b. La taille et l'accès aux marchés varient grandement selon les régions****c. Les trois dimensions suggèrent une taxonomie simple des groupes régionaux**

Sources : Planche a : Équipe du Rapport sur le développement dans le monde 2009 ; Planche b : Mayer 2008 ; Planche c : Équipe du Rapport sur le développement dans le monde 2009

centrale. Et l'accès aux marchés dépend probablement de la stabilité économique. Les institutions spatialement neutres devraient permettre d'intégrer l'Amérique centrale aux marchés mondiaux. Il en va de même pour l'Europe de l'Est, l'Afrique du Nord et l'Asie du Sud-Est. Les pays de ces régions ont un accès aux marchés plus important que la moyenne. Bien qu'il soit fonction de leurs politiques économiques et de leurs réglementations, cet accès n'est pas uniforme même à l'intérieur de ces régions (voir carte 8, planche c).

- **Les pays situés dans des ensembles régionaux distants des grands marchés mondiaux, mais dont l'économie est importante.** Pour intégrer des régions relativement éloignées des marchés mondiaux, mais dont l'économie est assez importante — Asie de l'Est, Amérique latine, Afrique australe et Asie du Sud —, les mesures spatialement neutres de ce type sont tout aussi nécessaires, mais elles ne seront peut-être pas suffisantes. Pour les pays de ces régions qui sont à la traîne, tels que la Mongolie, le Népal, le Paraguay et le Zimbabwe, certaines voies d'accès aux marchés peuvent passer par des voisins plus grands. Le Brésil, la Chine et l'Inde attirent les investisseurs en raison de la taille potentielle de leur marché, et ces « effets de marché intérieur » peuvent générer l'impulsion nécessaire pour promouvoir la spécialisation et aider les entreprises nationales à affronter la concurrence sur les marchés mondiaux. Une réserve : pour l'accès au marché, la mesure pertinente de la distance est une mesure économique et non pas une mesure euclidienne. Avec un ensemble d'accords bilatéraux, des politiques de transport inspirées et une spécialisation dynamique dans les produits primaires, le Chili a réduit la distance qui le sépare de l'Amérique du Nord et établi des liens mondiaux plutôt que régionaux. Mais ces cas sont des exceptions. Pour les petits pays de ces régions, des réformes institutionnelles et la connectivité régionales seront les ingrédients indispensables de l'intégration économique.

- **Les pays situés dans des ensembles régionaux distants des marchés mondiaux et qui ont une économie peu importante.** Les gageures les plus difficiles à relever sont celles auxquelles sont confrontés les pays situés dans des parties du monde divisées par des frontières épaisses et éloignées des marchés mondiaux et où il n'existe pas non plus de grand pays pouvant servir de voie de transit régionale vers les marchés mondiaux, comme pourraient le faire le Brésil et l'Inde. Pour ces régions, la géographie pose un problème tridimensionnel. On peut difficilement reprocher à la Côte d'Ivoire ou à la Tanzanie de se préoccuper davantage de leurs propres pauvres que de leurs voisins plus démunis tels que le Burkina Faso ou le Burundi. En fait, constatant les avantages de la coopération régionale, ils ont déployé de nombreux efforts pour promouvoir l'intégration régionale dans leur voisinage. La CEDEAO inclut même une clause qui permet aux travailleurs de franchir les frontières, ce qui implique un degré d'intégration qui n'est égalé que par l'Union européenne (depuis peu seulement). Elle a aussi essayé de partager l'infrastructure régionale. Parmi d'autres ensembles de ce type, citons l'Afrique centrale, l'Asie centrale et les Îles pacifiques. Les pays de ces régions sont confrontés à un problème tridimensionnel (voir *Géographie en mouvement : Densité, distance et divisions en Afrique subsaharienne*), qui appelle un ensemble de mesures axées sur l'amélioration de la coopération institutionnelle et les investissements d'infrastructure régionaux —, mais ce n'est pas suffisant. Des incitations ciblées seront aussi nécessaires, par le biais d'un accès préférentiel aux marchés des pays développés, éventuellement subordonné à la collaboration régionale pour améliorer les institutions et l'infrastructure.

Tout le monde doit épauler les efforts déployés par ces pays « exclus du développement » afin d'intégrer leur économie, à l'intérieur et à l'extérieur des frontières. Un milliard de vies humaines en dépendent.

*Nous connaissons bien les transformations sectorielles qu'implique la croissance économique, les changements qui interviennent dans les tâches et l'organisation à mesure que les économies agraires s'industrialisent et s'orientent vers les activités de services. Ce Rapport analyse les transformations spatiales qui doivent aussi se produire pour que les pays se développent. L'augmentation des densités, le raccourcissement des distances et la diminution des divisions demeureront les éléments indispensables du succès dans un avenir prévisible. Il conviendrait d'encourager une évolution en ce sens. Elle débouchera sur une **croissance déséquilibrée**. Si ces transformations sont assorties de politiques de promotion de l'intégration adaptées à la géographie économique des nations, elles produiront aussi un **développement largement partagé** — plus rapidement et non pas bien plus tard.*

# Les manières de parcourir ce Rapport

En 1971, Simon Kuznets, un émigré russe qui avait bâti sa carrière aux États-Unis, reçut le Prix Nobel d'économie « pour son interprétation fondée sur des données empiriques de la croissance économique, qui a renouvelé et approfondi la connaissance de la structure économique et sociale et du processus de développement ». <sup>1</sup> À la réception de son prix, Kuznets résuma les changements structurels qui accompagnent la croissance économique, en mettant particulièrement l'accent sur « la transition de l'agriculture vers les activités non agricoles et, récemment, la transition de l'industrie vers les services ». <sup>2</sup> Tels sont les changements sectoriels dans la production dont les nations ont besoin pour prospérer. Les pays ne se développent pas simplement en faisant la même chose à plus grande échelle. Ils doivent faire différentes choses et les faire mieux.

Les années passant, cette vision s'est si souvent vérifiée qu'elle semble aujourd'hui presque évidente. Si elles sont moins évidentes, les transformations *spatiales* nécessaires à ces transitions structurelles n'en sont pas moins importantes. Certains endroits sont adaptés pour l'agriculture, d'autres pour l'industrie, d'autres encore pour les services. À mesure que les économies s'industrialisent et que plus de personnes sont employées dans les services, leurs formes doivent changer également. Ces changements, impliquant un ajustement tant social qu'économique, peut prendre du temps. Le monde économique n'est pas dénué de frictions. Le « quoi » et le « comment » de la production économique ne peuvent être déterminés sans que soit connu le « où ».

Pour les décideurs politiques, en particulier, il est important de comprendre ces changements et d'apprécier à leur juste mesure les forces du marché qui les façonnent. Cette compréhension peut faire toute la différence entre la prospérité et la stagnation. Elle pourrait même être l'une

des principales leçons du 20<sup>e</sup> siècle. Après que Kuznets ait quitté la Russie en 1922, les planificateurs soviétiques mirent en application une approche de la géographie économique tandis que les États-Unis en implémentaient une autre. La stratégie soviétique força les populations à se déplacer vers le nord et l'est et à répartir la production économique. Simultanément, les Américains se déplaçaient volontairement vers le sud et l'ouest mais la production se concentrait. Cinq ans après la mort de Kuznets en 1985, l'Union soviétique s'écroulait. À cette époque, le revenu par habitant en Russie correspondait au quart de celui des États-Unis. L'inefficacité spatiale ne fut pas la seule raison pour laquelle l'Union soviétique s'effondra mais elle n'arrangea rien.

Tandis que la Russie passait de l'économie planifiée à l'économie de marché, l'efficacité spatiale s'améliorait. Entre 1989 et 2004, presque toutes les nouvelles entreprises se sont implantées dans les endroits fournissant les meilleurs accès vers Moscou, Saint-Petersbourg et les marchés internationaux. <sup>3</sup> Au cours des trente dernières années, les chercheurs ont documenté les changements de géographie économique nécessaires pour rester efficace sur le plan spatial au fur et à mesure des avancées technologiques et des changements dans les structures de production. Ils ont, en outre, étudié les effets des grandes populations, des marchés mondialisés et des frontières internationales sur la localisation des personnes et de la production. Ils commencent aujourd'hui à évaluer la manière dont les pouvoirs publics peuvent favoriser ces transformations ou leur nuire. Ce Rapport s'appuie sur ce travail et ses implications en matière de politique publique.

Les politiques gouvernementales sont importantes. Au fil du développement, les populations et la production se concentrent davantage — dans les villes et agglomérations, ainsi que dans les parties de pays les plus proches des marchés

intérieurs et internationaux. Tandis que l'activité économique se concentre dans certaines parties d'un pays ou du monde, des populations nombreuses peuvent se trouver éparpillées à travers les campagnes ou dans les endroits distants de la prospérité, ce qui peut donner lieu à des disparités géographiques de taille en termes de standards de vie. Ce Rapport tente d'en comprendre les raisons et évalue les mesures qui n'ont pas réussi à modifier efficacement la géographie économique des pays en développement. L'activité économique va, de toute façon, se concentrer. Mais une manière de gérer ce phénomène, celle des États-Unis, peut engendrer la croissance et l'intégration. D'autres peuvent se solder par la désintégration, le désespoir et même des conflits.

Ce Rapport couvre un large ensemble, de prime abord disparate, de phénomènes qui étendent le spectre d'activité de l'échelle locale aux échelles nationale et internationale, de la géographie humaine aux géographies physique et politique, et des institutions nationales et mondiales aux interventions ciblées. Garder une certaine discipline dans l'investigation requiert de mettre l'accent sur certains aspects des transformations spatiales et d'en délaissier certains

autres. Le reste de cette introduction synthétise le cadre du Rapport, clarifie ses termes et définit sa structure.

## Cadre

Les gouvernements interviennent (bien souvent de manière inadaptée) afin de répartir plus équitablement les bénéfices de la croissance économique dans l'espace. Même lorsque les impératifs sont d'ordre politique, ils ont des conséquences économiques. Et même lorsque les objectifs sont économiques, ils ont des répercussions sociales et environnementales. Les décideurs politiques, malgré qu'ils soient confrontés à des choix tranchés, doivent donc pouvoir trouver des compromis. Les coûts économiques des erreurs peuvent être lourds et durables : la reconnaissance de l'importance de la géographie économique implique de comprendre qu'une fois que les producteurs et les personnes prennent des décisions quant à l'endroit où ils vont s'établir, il peut être difficile de les faire revenir sur leur choix.

Les pouvoirs publics peuvent s'avérer efficaces en promouvant les forces du marché qui génèrent tant la concentration de la production économique que la convergence des standards de vie et en les renforçant par des politiques visant à assurer partout la provision de services de base abordables. Pour ce faire, ils peuvent aider les travailleurs et les entrepreneurs à exploiter les opportunités économiques, où qu'elles se présentent. Les forces du marché les plus influentes sont l'agglomération, la migration et la spécialisation. Les bénéfices économiques qu'elles génèrent sont le sujet de ce Rapport. Leurs implications sociales et environnementales ne sont pas étudiées en détail (voir encadré 0.1). Les effets sociaux et environnementaux non intentionnels de la mise en œuvre de ces forces du marché constituent des enjeux politiques importants. Mais ils méritent une place plus centrale que celle qui peut leur être accordée dans le cadre d'un rapport dont le but est de montrer comment la géographie économique est refondue au cours du développement.

Le présent Rapport décrit les transformations géographiques nécessaires au développement. Il analyse ces changements à la lumière de l'histoire économique est de la recherche récente. Il revisite ensuite les débats politiques sur l'urbanisation, le développement régional et l'intégration internationale. Il s'agit du 31<sup>e</sup> Rapport sur le développement dans le monde et les thèmes qu'il aborde ont été traités par des Rapports précédents. Mais dans ce cas-ci, les faits, analyses et politiques liées aux transformations spatiales constituent les points d'attention majeurs et le Rapport est structuré en conséquence.

### ENCADRÉ 0.1 *Ce qui ne fait pas l'objet de ce Rapport*

Pour que ce Rapport reste ciblé, plusieurs aspects importants des transformations spatiales n'y reçoivent pas l'attention dont ils seraient l'objet dans une étude plus complète. Les principaux aspects qui ne seront pas considérés — sauf dans le cadre de la mise en évidence ou la qualification des messages les plus importants — sont les **effets sociaux et environnementaux** d'une géographie économique en mutation.

L'agglomération — la croissance des villes — peut avoir certains effets sociaux et environnementaux positifs tandis que d'autres seront négatifs. Les villes contribuent à éliminer les stéréotypes sociétaux et à renforcer la cohésion. La plupart des mouvements progressistes, au cours de l'histoire, avaient des origines urbaines. Mais c'est aussi le cas des plus violents. La propension des gens à commettre des crimes est supposée plus grande dans les villes. Et tandis que les villes donnent libre cours à l'individualisme et à la créativité et dissolvent les barrières sociales, elles rompent également les liens sociaux :

Les villes ont toujours été les berceaux de la liberté, au même titre qu'elles sont aujourd'hui les centres du radicalisme. Tous les hommes du monde n'ignorent pas que l'isolement et la solitude se trouvent bien

plus fréquemment dans une ville peuplée que dans un village de campagne, où les préoccupations individuelles de chacun sont celles de tous.<sup>a</sup>

La migration peut également avoir des effets largement contrastés sur les sociétés, tant dans les endroits que les gens quittent que dans ceux où ils se rendent. Elle engendre toujours des bénéfices économiques mais, comme le montrent les sentiments anti-immigration présents dans de nombreux pays, elle implique également plus de risques.

La spécialisation de la production rendue possible par la réduction des coûts de transport peut avoir un prix sur le plan environnemental. Le cabillaud pêché au large de la Norvège est transporté par avion vers la Chine pour y être nettoyé puis renvoyé en Norvège pour être vendu. Une telle spécialisation basée sur les dotations naturelles (le poisson en Europe du Nord, les gens en Chine) bénéficient tant aux consommateurs norvégiens qu'aux travailleurs chinois, mais le cabillaud a aujourd'hui une empreinte écologique plus lourde. Les effets environnementaux de l'urbanisation et du transport sont abordés dans ce Rapport mais seulement lorsqu'ils caractérisent ses messages.

a. Weber, 1899, p. 432.



## Termes

Pour formuler des messages simples utiles aux décideurs politiques, il est nécessaire d'employer une terminologie simple. Le Rapport utilise certains termes qui pourraient ne pas être familiers aux lecteurs, en introduit d'autres et en utilise d'autres encore en tant que termes génériques. Cette section clarifie les termes qui seront constamment utilisés dans le reste du Rapport.

### Les échelles spatiales — la région, le pays et l'ensemble régional

Tout au long du **Rapport**, l'analyse est fournie à trois échelles géographiques — locale, nationale et internationale. Les préoccupations politiques correspondant à ces échelles spatiales sont, respectivement, la vitesse et la durabilité de la transformation des zones rurales en zones urbaines, les disparités territoriales en termes de production et de bien-être au sein des pays et les mêmes disparités entre les pays et les régions du monde. Les unités qui correspondent à ces échelles spatiales sont la région, le pays et l'ensemble régional. Ces termes sont utilisés constamment tout au long du Rapport. Une « région » est un « territoire », la cible des politiques de développement territorial. Dans les pays anglophones et francophones, elle correspond à une région de pays, au même titre que dans le cadre des débats sur le « développement régional ». C'est le terme « région » qui sera donc utilisé et, pour éviter la confusion avec les régions internationales, celle-ci seront appelées « ensembles régionaux » (par exemple, l'Asie du Sud, qui inclut l'Inde et ses voisins).

Pour illustrer les termes, considérons les trois échelles géographiques que représentent la région métropolitaine de Shanghai, le pays qu'est la Chine et l'ensemble régional d'Asie de l'Est (voir carte 0.1).

- **La région.** L'échelle locale est la municipalité de Shanghai – qui inclut la ville de Shanghai et les villes, agglomérations et villages voisins sur un territoire d'environ 7 000 km<sup>2</sup>, avec une densité de population d'environ 3 000 habitants par kilomètre carré. La densité de population de la ville est d'environ 13 000 personnes par kilomètre carré.
- **Le pays.** L'échelle nationale comprend les 23 provinces, cinq régions autonomes et quatre municipalités (parmi lesquelles Shanghai) qui composent la Chine et couvrent environ 9,6 millions de kilomètres carrés. La distance entre la province occidentale de Xinjiang et les dynamiques zones côtières de l'est est de plus de 4 000 kilomètres. Du fait des restrictions frappant la migration interne, la distance *économique* peut sembler encore beaucoup plus longue.
- **L'ensemble régional.** L'échelle internationale se compose de la Chine et de ses voisins est-asiatiques, dont le Japon, la Mongolie et la République de Corée. La région est divisée par des frontières, certaines imperméables, d'autres plus perméables.

Ce Rapport sur le développement dans le monde utilise la notion de voisinages « naturels », définis par des éléments de géographie humaine, physique et politique. La Banque mondiale classe fréquemment tous les pays à revenus faibles et intermédiaires en six régions et regroupe les pays à revenus élevés ensemble, quelle que soit leur localisation. Se basant sur la proximité géographique comme critère le plus important, ce Rapport classe le monde en 16 ensembles régionaux incluant les pays en développement et les pays développés (voir encadré 0.2). Cette approche est aussi plus détaillée.

### Carte 0.1 Trois échelles géographiques – la région, le pays et l'ensemble régional

Shanghai, la Chine et l'Asie de l'Est illustrent les échelles locale, nationale et internationale



Source : Équipe du Rapport sur le développement dans le monde 2009.



## ENCADRÉ 0.2 *Les ensembles régionaux utilisés dans ce Rapport sur le développement dans le monde sont plus détaillés que les traditionnelles régions de la Banque mondiale*

Ce Rapport traitant de géographie et de développement économique, il se concentre davantage sur la variabilité spatiale des conditions et résultats que l'analyse économique ne le fait habituellement. Le cas échéant, il utilise les pays ou régions de pays comme unités pour l'analyse. Mais là où l'accent est mis sur l'intégration régionale et les interactions entre États souverains voisins, le présent Rapport utilise

une agrégation des pays plus détaillée que les six régions standards de la Banque mondiale, qui pourraient masquer des variations significatives.

Les 16 ensembles régionaux présentés ci-dessous sont le fruit d'une adaptation des régions géographiques de l'ONU qui reste toutefois dans la logique des régions de la Banque mondiale. En fonction du contexte, l'analyse,

dans ce Rapport, fait abstraction des revenus des pays au sein d'une région — par exemple, lorsque les retombées d'une croissance régionale de pays industrialisés vers des pays en développement entrent en ligne de compte — ou traite séparément de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) et d'autres pays à revenus élevés.

### Les ensembles régionaux utilisés dans ce Rapport



Source : Équipe du Rapport sur le développement dans le monde 2009.

L'Afrique subsaharienne, par exemple, comprendra ensembles régionaux : l'Afrique de l'Ouest, l'Afrique centrale, l'Afrique de l'Est et l'Afrique australe. La région Asie de l'Est et Pacifique en inclut trois : l'Asie du Nord-est, l'Asie du Sud-est et les Îles du Pacifique. Le terme « ensemble régional » sera utilisé tout au long de ce Rapport pour désigner ces 16 groupes de pays.

Si le choix de la zone ou région peut être arbitraire, ces échelles spatiales se conforment bien aux niveaux de la formulation des politiques. Ce Rapport vise à informer l'élaboration des politiques à ces trois niveaux : sous-national, national et international.

### *Les dimensions spatiales — la densité, la distance et la division*

Afin de décrire les transformations géographiques qui accompagnent le développement, le présent Rapport introduit l'utilisation de trois dimensions spatiales : la densité, la distance et

la division. Ces dimensions aident le lecteur à appréhender le développement dans l'espace réel — autrement dit, en trois dimensions. Les termes sont des métaphores simples mais elles ont aussi une interprétation technique. La *densité* signifie généralement l'intensité de l'activité économique sur une unité de territoire (par exemple, un kilomètre carré). Les contraintes en matière de données peuvent forcer le compromis : les densités de production et de population étant étroitement liées, sachant que les données relatives à la production sont moins aisément disponibles, la densité de population est, dans certains cas, utilisée à titre d'indicateur de la densité économique, ce qui peut parfois prêter à confusion. En effet, Londres est probablement la ville possédant la plus forte densité économique au monde, mais Mumbai, avec ses 30 000 habitants par kilomètre carré, est la plus densément peuplée. La *distance* fait allusion aux coûts du déplacement vers les endroits économiquement denses.

Tandis que la densité et la distance font étroitement référence à la géographie humaine et physique, la *division* relève davantage de la géographie sociopolitique. La religion, l'ethnicité et la langue figurent parmi les principaux attributs menant aux divisions entre les endroits. Si c'est entre les pays que les divisions sont les plus fortes, elles peuvent être également considérables au sein des pays.

Ces dimensions sont mesurables. Mais à la différence de la hauteur, de la longueur et de la largeur, par exemple, les dimensions géographiques ne sont pas orthogonales. De meilleures analogies à ces trois dimensions seraient la taille, le poids et l'âge d'une personne, qui sont liés entre eux. De même, à mesure que les distances augmentent, il est probable que les divisions se renforcent. C'est la notion d'accès au marché, un indicateur d'opportunité économique pour un lieu défini, qui donne la taille des marchés potentiels se trouvant à proximité de ce dernier et leur facilité d'accès, qui illustre le mieux la densité, la distance et la division. L'accès au marché à travers les échelles géographiques détermine où l'activité économique peut se développer et, par conséquent, où les entreprises vont s'établir et les populations vont croître.

Sur base de ce concept d'accès au marché, les trois dimensions se définissent comme suit :

- **La densité** indique la taille de la production économique ou du pouvoir d'achat total par unité de surface (par exemple, par kilomètre carré). C'est dans les grandes villes, où l'activité économique est concentrée, qu'elle est la plus forte. Elle est beaucoup plus faible dans les voisinages ruraux.
- **La distance** mesure le degré de facilité d'accès des marchés. Elle détermine l'accès à l'opportunité. Au sein d'un pays, les zones éloignées des centres économiquement denses ont plus de chances d'être à la traîne.
- **La division** naît des obstacles aux interactions économiques créés par les différences de devises, de politiques douanières et de langues, qui restreignent l'accès au marché. C'est dans un contexte international qu'elle est la plus pertinente.

Le concept de distance est également pertinent au niveau international. La différence entre la distance et la division et que la première module l'accès à l'opportunité économique d'une manière plus continue — une réduction de la distance. La division, par contre, consiste en des obstacles discrets à l'accès et à l'intégration économique. Elle peut être considérée comme augmentant la distance économique

ou le temps de trajet pour une unité de distance physique (ou euclidienne).

Ces définitions ne sont pas scientifiquement exactes, mais les termes sont utilisés de façon constante dans le Rapport. Lorsque le terme « densité » est utilisé, on entend la « densité économique » : la production par superficie de territoire. Pour toute autre signification de la densité — telle que la population par kilomètre carré (comme dans les chapitres 1 et 7) ou les endroits concentrant la majorité des pauvres d'un pays (comme dans les chapitres 2 et 8) —, cette signification est précisée en conséquence.

La distance peut être mesurée avec une certaine précision, mais dans les endroits où les infrastructures sont rares, la distance euclidienne (en ligne droite) est différente de la distance par route ou chemins de fer. De nombreux autres facteurs, tels que la disponibilité et l'abordabilité des services de transport, déterminent l'accessibilité réelle. Lorsque cette information est disponible, elle est utilisée. Le chapitre 1, par exemple, fait état d'une mesure uniforme de l'urbanisation basée sur des endroits qui, à la fois, possèdent des niveaux minimums de densité de population et se situent à un temps de trajet d'une heure d'agglomérations de taille. Dans le calcul de « l'indice d'agglomération », la qualité des infrastructures de transport est prise en compte. La division est associée aux frontières internationales car elles gênent généralement les échanges ou les voyages. Mais toutes les frontières n'impliquent pas des divisions. Celles de l'Union européenne, par exemple, ne sont plus synonymes de divisions entre les pays. Et toutes les divisions ne sont pas synonymes de frontières internationales. Là où les différences religieuses, ethniques et linguistiques sont manifestes dans l'espace, il peut y avoir des divisions à l'intérieur de pays.

Il existe une correspondance entre les échelles et dimensions géographiques. Localement, au sein d'une région, la dimension la plus importante est la densité, car les distances sont généralement courtes et les divisions peu nombreuses. Sur le plan national, la dimension la plus importante est la distance à la densité ; les divisions à l'intérieur d'un pays tendent à être moins nombreuses, même si elles peuvent être sérieuses dans certains pays. Au niveau international, à une échelle spatiale régionale ou mondiale, les distances et les divisions sont généralement les dimensions primordiales.

S'appuyant sur ces trois dimensions, le présent Rapport relève les transformations géographiques dont le développement a besoin (1<sup>e</sup> partie). Il montre ensuite comment les forces du marché stimulent ces transformations (2<sup>e</sup> partie). Enfin, il détermine comment les

gouvernements peuvent augmenter ces forces pour soutenir la croissance et réduire la pauvreté (3<sup>e</sup> partie).

### *Les instruments d'intégration — les institutions, l'infrastructure et incitations*

Moyennant de bonnes politiques, les pouvoirs publics peuvent promouvoir l'intégration économique entre les endroits où la production économique est concentrée et ceux où elle stagne. Certains de ces moyens d'actions sont explicites sur le plan spatial, comme les programmes d'assainissement des taudis dans une ville ou les incitations fiscales d'un État brésilien à un fabricant automobile américain, ou encore le fonds structurel et de cohésion de l'Union européenne. D'autres ont une vocation universelle dans leur couverture. C'est le cas, par exemple, de l'éducation élémentaire libre ou obligatoire pour tous les enfants, des réglementations des marchés de l'emploi telles que les lois sur les salaires minimums et l'exécution des droits de propriété. Entre ces programmes ciblés sur le plan spatial et ces politiques « spatialement neutres » viennent les investissements et réglementations destinés à connecter les endroits entre eux, tels que les routes, aéroports et systèmes de communications.

Dans leur forme actuelle, les débats sur la manière dont les gouvernements peuvent encourager les transformations des zones rurales en zones urbaines, aider les zones retardataires à réduire la pauvreté et — dans les nations les plus pauvres du monde — améliorer l'accès aux marchés mondiaux, mettent tous en avant le ciblage géographique. Les avis sur la façon de promouvoir une urbanisation saine sont divisés : certains pensent que les villages, dans lesquels se concentre la majorité des pauvres du monde, doivent jouer un rôle central, d'autres étant d'avis que les villes représentent les meilleures voies de sortie de la pauvreté. Si la pauvreté urbaine augmente, l'attention se déplacera des villages vers les bidonvilles. Motivé par les disparités spatiales sous-nationales, le débat sur le développement territorial a tendance à se fixer similairement sur la manière de promouvoir la croissance économique dans les zones retardataires. Au niveau international, il est possible que l'accès préférentiel au marché pour les pays les moins développés finisse par dominer les discussions politiques. La 3<sup>e</sup> partie de ce Rapport recadre ces débats et plaide pour une transition du ciblage spatial vers l'intégration spatiale.

Les moyens d'action pour l'intégration économique peuvent être classés en trois catégories, sur base du degré d'explicité avec lequel le lieu est pris en considération dans leur cadre et leur élaboration.

- **Les institutions** regroupent tous les instruments politiques *spatialement neutres*. Il s'agit des commodités que les pouvoirs publics devraient fournir à tout le monde, quel que soit l'endroit. Le terme « institutions » a une connotation d'universalité et fait référence au financement et à la fourniture de commodités élémentaires telles que l'administration de la justice, la sécurité publique, la réglementation des marchés fonciers, du travail et financiers, l'éducation primaire et la santé ainsi que l'électricité, l'eau et l'assainissement. Les systèmes de collecte d'impôts et de financement des dépenses associées à ces services sont également élaborés de façon neutre sur le plan spatial.
- **L'infrastructure** est le terme générique regroupant tous les investissements *spatialement connectifs* et les règlements associés. Elle inclut les routes et chemins de fer, les aéroports et systèmes de transport aérien, les télécommunications et Internet.
- **Les incitations** regroupent toutes les interventions *spatialement ciblées*. Elles incluent les réglementations et investissements qui favorisent certains endroits, tels que les zones franches pour l'industrie d'exportation. Elles incluent également les programmes ciblés sur des endroits spécifiques — par exemple, les projets d'assainissement des bidonvilles tels que le *Favela Bairro* à Rio de Janeiro, ou la Superintendance pour le développement du Nord-est (SUDENE), l'agence brésilienne de développement de la zone retardataire du Nord-est, ou encore l'initiative *Tout sauf les armes* de l'Union européenne, qui confère aux pays les moins développés un accès commercial préférentiel aux marchés européens.

Ces définitions n'étant pas strictement conformes à l'usage commun, une clarification additionnelle s'impose.

- Premièrement, il convient d'être prudent dans l'utilisation et la compréhension du terme « spatialement neutre ». Un système d'imposition progressive, par exemple, peut ne pas être neutre du point de vue de ses effets ou de ses résultats. Les villes peuvent, au bout du compte, contribuer davantage aux revenus fiscaux que les campagnes, tout comme les zones plus riches peuvent contribuer plus que les zones pauvres. Mais le principe directeur est que les taux d'imposition diffèrent non seulement en fonction des endroits, mais également selon les caractéristiques des entreprises et ménages localisés dans ces endroits.

- Deuxièmement, l'usage courant du terme « infrastructure » inclut les investissements non connectifs tels que l'approvisionnement en eau et en énergie. Dans ce rapport, l'infrastructure désigne exclusivement des composantes spatialement *connectives*. Les services publics non connectifs, ainsi que les services de base tels que l'assainissement sont repris dans les institutions.
- Troisièmement, chacune de ces catégories inclut les trois outils dont disposent les politiques gouvernementales : les revenus fiscaux, les transferts et dépenses publics, et les réglementations.
- Enfin, les initiatives des pouvoirs publics peuvent comprendre plus d'un instrument. Les programmes d'amélioration des taudis peuvent inclure des actions visant à optimiser le fonctionnement des marchés fonciers urbains en formalisant les droits de propriété, en améliorant l'état des rues et en offrant des incitations financières pour que certains des habitants de taudis se relocalisent.

## Structure

La principale conclusion de ce Rapport — pour les trois échelles spatiales — est que le développement économique n'est pas lisse, linéaire ou uniforme. Les processus de la croissance économique laissent derrière eux un paysage accidenté, la masse économique se concentrant dans certains endroits. Les standards de vie dans ces endroits — en particulier une prospérité croissante, un bon accès aux équipements d'éducation et de soins de santé, à un logement sûr ainsi qu'à l'eau et l'hygiène, c'est-à-dire certains des besoins les plus essentiels parmi les objectifs du Millénaire pour le développement — s'améliorent plus vite que dans les endroits où l'activité économique est moindre, ce qui accroît les disparités spatiales en termes de bien-être. Mais là où s'installe une croissance économique soutenue, la convergence des standards de vie commence à supplanter la divergence. Les nations deviennent plus efficaces et équitables sur le plan spatial (voir encadré 0.3). Le défi du développement est d'instituer des politiques qui permettent, et même encouragent, une croissance économique « déséquilibrée » tout en assurant que ses résultats soient géographiquement équilibrés.

## Faits

La partie I du présent Rapport présente les faits entourant les transformations spatiales — les changements dans la densité, la distance et la division économiques. Le chapitre 1 montre que

### ENCADRÉ 0.3 *Le message de ce rapport n'est pas anti-équité*

Les politiques favorisant une croissance spatialement équilibrée sont souvent justifiées par l'équité. L'Union européenne décrit sa politique territoriale comme guidée par le principe de solidarité parce qu'elle « vise à favoriser les citoyens et les régions économiquement et socialement défavorisés par rapport à la moyenne de l'UE ». <sup>a</sup> La politique établit un rapport d'égalité entre l'équité sociale et spatiale — l'égalité entre les individus — et l'égalité des standards de vie à travers les États et pays. Ce Rapport, au contraire, argumente en faveur des avantages de la concentration géographique de la production économique. Par ailleurs, il montre que dans les premiers stades du développement, la concentration croissante va de pair avec une divergence spatiale des standards de vie tels que les revenus. Cela signifie-t-il que ce Rapport est anti-équité ?

Non. Il est important de comprendre la distinction entre trois types de disparités : les disparités spatiales en termes de production économique, les disparités spatiales en matière de standards de vie et l'inégalité sociale.

#### **Les disparités spatiales en termes d'activité économique.**

Tant aux États-Unis que dans les pays de l'Europe des 15, le produit intérieur brut (PIB) et la population sont sujet à des distributions spatiales irrégulières. Aux États-Unis, trois États (la Californie, New York et le Texas) ont généré 21 % du PIB national en 2005. Les trois mêmes États abritent 19,8 % de la population du pays, mais n'occupent que 12,8 % de son territoire. La même année, 10 zones sous-nationales de l'UE ont produit 20,5 % de son PIB. Ces zones comptent 16,9 % de la population de l'Europe des 15 mais n'occupent que 8 % de son territoire. Ainsi, dans les deux cas, l'activité économique et la population sont concentrées. Mais l'inégalité spatiale de la production et de la population est plus importante aux États-Unis que dans l'Union européenne. En effet, les coeffi-

cients de Gini de l'inégalité spatiale du PIB sont de 0,53 pour les États-Unis et de 0,41 pour l'Union européenne. Pour la population, ils sont, respectivement, de 0,54 et 0,32. Au niveau des zones sous-nationales de l'UE et des États des États-Unis, les nombres varient mais la conclusion est identique. <sup>b</sup>

#### **Les disparités spatiales en termes de standards de vie.**

Les pays de l'Europe des 15 connaissent une inégalité spatiale importante en matière de revenus par habitant et taux de chômage, deux indicateurs courants des standards de vie dans les pays à revenu élevé. En 2005, le PIB par habitant, par exemple, affichait des variations plus importantes dans l'UE qu'aux États-Unis. Bien que la production soit plus concentrée géographiquement aux États-Unis, la population est aussi plus susceptible de vivre où la production se trouve, de sorte que le PIB par habitant varie peu. C'est également vrai pour les taux de chômage. Aux États-Unis, l'État où le chômage était le plus élevé en 2007 (le Michigan) avait un taux de chômage de 7,2 %, soit 2,8 fois plus que l'État avec le taux le plus faible (Hawaïi). Mais dans l'Union européenne, en 2006, ce rapport était de 8,1. Il y a donc moins d'inégalité dans les standards de vie aux États-Unis.

#### **L'inégalité sociale.**

Tandis que l'inégalité spatiale des standards de vie est plus grande dans l'Union européenne qu'aux États-Unis, l'inverse est vrai pour les inégalités sociales entre individus. Au cours des décennies récentes, le coefficient de Gini, pour les États-Unis, était d'environ 0,40, ceux du Royaume-Uni, de l'Allemagne et de l'Autriche étant, respectivement de 0,33, 0,28 et 0,23. <sup>c</sup>

Source : Contribution de Mark Roberts.

a. [http://europa.eu/pol/reg/overview\\_fr.htm](http://europa.eu/pol/reg/overview_fr.htm).

b. Puga, 2002.

c. Burkley, 2006.

le développement s'accompagne d'une densité croissante des établissements humains : aucun pays n'a atteint la catégorie des revenus élevés sans augmentation de la densité. Le chapitre 2 élargit l'échelle et montre que le développement va également de pair avec une concentration accrue de l'activité économique dans les régions de pays qui sont proches de la densité économique. Le chapitre 3 aborde les divisions internationales qui ralentissent, mais sans l'empêcher,

la concentration des activités économiques dans certains pays. Aux échelles locale, nationale et internationale, le modèle est similaire : des concentrations en augmentation rapide dès les premiers stades du développement, puis un ralentissement.

La longue expérience des pays montre que les différences de revenus entre les endroits prospères et les endroits plus pauvres divergent dans un premier temps, avant de converger, mais seulement dans les régions, pays et ensembles régionaux dynamiques. À chacune des trois échelles spatiales, le fait de se trouver dans un voisinage dynamique est un avantage. La croissance économique mène à la congestion des villes — et à la croissance des petites et grandes villes bien connectées aux agglomérations qui connaissent un développement rapide. Cette tendance vaut également aux plans national et international. L'expansion de l'activité économique génère des retombées pour les régions et pays situés — en termes économiques — à proximité des endroits performants.

### *Visions*

La seconde partie du Rapport est la « salle des machines ». Elle exploite les principales visions issues de 25 années de travaux couvrant plusieurs sous-disciplines économiques, telles que l'organisation industrielle, l'économie urbaine, le commerce international et la géographie économique. Ce « moteur » traite cette matière moyennant une interaction à trois composantes : les économies d'échelle, la mobilité des travailleurs et des entrepreneurs, et les coûts de transport et de communication entre les localisations (voir figure 0.1).

Les entreprises sont généralement plus productives lorsqu'elles sont établies dans des endroits d'une certaine taille et quand elles ont elles-mêmes une taille relativement importante. Et quand il est relativement aisé de transporter la production, l'échelle peut être encore plus avantageuse, le marché potentiel s'en trouvant élargi. Les travailleurs se déplacent vers ces endroits, fournissant ainsi une offre de main-d'œuvre en même temps qu'une demande de biens et de services. À mesure que la mobilité des personnes s'accroît et que les coûts de transport diminuent, ces économies d'échelle créent une causalité circulaire et cumulative, engendrant une concentration spatiale encore accrue des activités économiques. Cette augmentation de la concentration mène inévitablement à la congestion, qui ralentit le processus et finit même par l'inverser. La baisse des coûts de transport commence par rendre la concentration possible puis, lorsque ces coûts ont atteint un niveau suffisamment faible, ils la rendent inutile.

La partie II traite de ces interactions dans un détail relatif, synthétisant plus d'un siècle d'expérience ainsi que les nouvelles visions issues d'une génération de recherche qui reconnaît la manière dont la mobilité des facteurs et la baisse des coûts de transport ont alimenté les économies d'échelle (voir encadré 0.2). Ces nouvelles perspectives devraient modifier les attentes à l'égard des marchés et les actions que les gouvernements peuvent et doivent entreprendre afin de faciliter la concentration de la production et favoriser la convergence des standards de vie.

Le chapitre 4 fournit des observations relatives aux économies d'agglomération — des rendements d'échelle croissants associés non pas aux usines mais aux endroits — dans la production de biens, de services et d'idées. Des endroits de tailles différentes produisent des économies d'agglomération variées tandis que la congestion associée à la concentration spatiale génère un portfolio d'endroits qui facilitent la croissance économique.

Le chapitre 5 explique l'interaction entre les économies d'échelle et la mobilité des facteurs en se concentrant sur la migration des travailleurs. Le chapitre 6 traite de la relation non linéaire entre les coûts de transport et les concentrations géographiques de la production. Ces chapitres présentent une synthèse des nouvelles visions basées sur la triple interaction entre économies d'échelle, mobilité des facteurs et coûts de transport — et leurs implications en matière de politique de développement (voir encadré 0.4).

L'expérience des pays à tous les stades du développement suggère que les stratégies de croissance économique doivent renforcer l'intégration des marchés en accroissant de manière sélective les forces du marché que sont l'agglomération, la migration et la spécialisation, qui concentrent les activités économiques et favorisent la convergence des standards de vie. La causalité circulaire, l'irrégularité et les retombées créent un contexte dans lequel les politiques peuvent promouvoir la croissance économique et améliorer le bien-être social au-delà de ce que les marchés peuvent offrir, car des politiques élaborées et mises en œuvre correctement peuvent mettre ces transformations en mouvement ou les accélérer.

### *Cadre stratégique*

Ces caractéristiques du développement économique font aussi de l'élaboration des politiques une entreprise complexe. La partie III de ce Rapport recadre trois débats politiques importants, suivant un principe dérivé de ses deux premières parties : pour que les pays en développement



#### ENCADRÉ 0.4 Des visions neuves de la géographie économique : concentration, convergence et intégration

Au cours des vingt dernières années, une nouvelle analyse a changé notre approche de la localisation de la production, des échanges et du développement. Cette analyse se base sur deux éléments. Premièrement, les grands marchés sont disproportionnellement attractifs pour les entreprises utilisent des économies d'échelle pour produire. Les entreprises bénéficiant d'un marché intérieur important réalisent plus de ventes qui, grâce aux économies d'échelle, impliquent des coûts plus faibles à l'unité et plus de profits, ce qui encourage les entreprises existantes à se développer davantage et en attire de nouvelles. Deuxièmement, si les grands marchés sont grands, c'est en partie parce que de nombreuses entreprises et de nombreux consommateurs s'y installent. L'accès au marché et la mobilité génèrent une causalité circulaire et cumulative. Un grand marché attire les entreprises et les travailleurs — la demande des entreprises en intrants intermédiaires et celle des travailleurs en produits finis élargissent encore davantage le marché, ce qui attire encore plus d'entreprises et de travailleurs, et ainsi de suite.

Ceci est à la fois une bonne et mauvaise nouvelle pour les endroits dont les conditions initiales sont défavorables. C'est une bonne nouvelle parce que cela signifie que la localisation d'une entreprise n'est pas, par nature, aussi sujette à restrictions que pouvaient le laisser croire les théories basées sur l'avantage comparatif. Les endroits à faibles dotations naturelles peuvent soutenir une concentration de l'activité. La mauvaise nouvelle tient du fait que le cercle de l'accès au marché et de la mobilité produit une persistance. Une fois qu'un endroit prend largement la tête, il est difficile pour les zones à la traîne de rattraper leur retard. Tandis que l'agglomération augmente le coût de la main-d'œuvre, les entreprises ne se déplacent pas pour autant vers les zones à faibles salaires car elles perdraient les bénéfices de leur proximité avec leurs fournisseurs et clients.

##### La concentration est la règle.

Le potentiel des forces d'agglomération générées par l'accès au marché et la mobilité dépend des coûts de transport, mais cette relation n'est pas linéaire. Lorsque ces coûts sont élevés, les entreprises évitent à d'envoyer leur production vers des destinations éloignées et préfèrent la répartir. La localisation de l'entreprise est donc principalement déterminée par l'accès local à la demande immobile, telle que celle des producteurs agricoles. Pour les valeurs intermédiaires des coûts du commerce, fournir des marchés à distance devient faisable. Les endroits qui peuvent tirer un avantage de la taille du marché capitalisent alors sur cette caractéristique et décollent par rapport à d'autres zones. Lorsque les coûts du commerce tombent à un niveau faible, le fait d'acheter ou de vendre localement importe peu. La localisation de l'entreprise est alors essentiellement déterminée par le coût local des caractéristiques immeubles, y compris les coûts liés à la terre et au logement, mais aussi par la capacité à avoir des interactions en face à face ou à trouver un bon appariement avec un marché de la main-d'œuvre spécialisé. Ainsi, une fois que les coûts du commerce sont suffisamment bas, certaines activités s'éparpillent en réaction aux différences de coûts tandis que d'autres restent concentrées.

##### La convergence est l'objectif.

Les forces que sont l'accès au marché et la mobilité ont des implications sur notre manière d'envisager la convergence. La vision d'un développement régulier et linéaire laisse la place à celle d'un processus plus irrégulier et non linéaire. À mesure qu'un pays se développe, de nouveaux producteurs s'établissent à proximité de la production existante, contribuant ainsi à accroître les différences entre les zones prospères et les zones pauvres. Lorsque les disparités de revenus deviennent importantes, l'industrie commence à s'étendre aux endroits à faible coût salariaux. Mais cette motivation ne mène pas à un développement constant partout. Au contraire, le dévelop-

ment s'effectue par vagues au cours desquelles certaines régions ou pays sont successivement hissés hors de la pauvreté et rapidement lancés dans le processus de développement. Dans un monde néoclassique, être derrière peut être un avantage : les endroits qui ont le plus de retard peuvent être les plus rapides à rattraper ce retard. Mais dans un monde d'économies d'agglomération, plus une région, un pays ou un ensemble régional est à la traîne, plus il lui sera difficile d'inverser la courbe. Que doivent faire ces endroits défavorisés ?

##### L'intégration est la réponse.

Les coûts élevés ou bas pouvant les uns comme les autres encourager la production à se répartir, les régions, pays ou ensembles régionaux défavorisés peuvent en principe se tourner aussi bien vers la substitution des importations que vers l'industrialisation orientée sur l'exportation. Cela dit, la substitution des importations s'avère moins viable en tant que stratégie de développement à long terme. Pourquoi ? Parce qu'elle limite l'accès étranger à la demande immobile locale, alors que l'industrialisation orientée sur l'exportation réduit les coûts d'achat d'intermédiaires étrangers pour la transformation et l'exportation. La réduction de la part de l'agriculture et la tendance de la fabrication et des services à s'agglomérer ont diminué la part de la demande dans les zones moins prospères. En outre, la fragmentation de la production a accru l'importance de l'accès aux intrants intermédiaires. L'une et l'autre font en sorte que les stratégies de développement basées sur l'isolement de la demande immobile locale sont vouées à l'échec. La constatation que certains pays ou provinces développée(s) se sont industrialisé(e)s sans être ouvert(e)s aux échanges n'est pas de grand secours aux régions, pays ou ensembles régionaux d'aujourd'hui. Ceux qui sont à la traîne sont tellement petits en comparaison avec l'économie mondiale que l'isolement ne constitue plus une option viable.

Source : Contribution de Diego Puga.

puissent accéder aux bénéfices de la concentration spatiale de la production et de la convergence de la consommation, le développement peut être grandement facilité par l'intégration économique. Sur la base des trois dimensions — densité, distance et division — décrites dans la première partie et du fonctionnement (ou dysfonctionnement) des marchés critiques à chaque échelle spatiale — terre, main-d'œuvre et intrants intermédiaires — analysé dans la deuxième, les chapitres de la troisième partie fournissent un cadre simple et illustrent ses fonctionnements par des expériences stratégiques du

monde réel. À chaque échelle géographique, la règle de réponse reste inchangée : *un instrument par dimension*. Voici une synthèse quelque peu simplifiée utilisant des exemples issus uniquement de l'échelle locale (chapitre 7) :

- Pour les problèmes unidimensionnels, la réponse calibrée consiste en des politiques spatialement neutres. Dans les zones sujettes à une urbanisation naissante, par exemple, les politiques doivent avoir pour objectif de faciliter l'accroissement de la *densité*. Par ailleurs, les décideurs politiques doivent être

particulièrement attentifs aux *institutions* afin d'améliorer le fonctionnement des marchés fonciers (ruraux et urbains).

- Pour les problèmes bidimensionnels, la réponse devrait inclure des politiques spatialement neutres et des politiques connectives. Par exemple, dans les régions d'un pays sujettes à une urbanisation rapide, les enjeux politiques ne sont pas seulement d'accroître la *densité* mais également de parer au problème de la *distance* causé par une congestion croissante. La réponse doit donc inclure une amélioration des *institutions* afin de faciliter l'augmentation de la densité mais aussi des investissements dans l'*infrastructure* pour parer au problème croissant de la distance économique.
- Pour les problèmes tridimensionnels, la réponse doit comporter des politiques spatialement neutres, connectives et ciblées. Dans les régions fortement urbanisées d'un pays, par exemple, les problèmes de la densité et de la distance sont aggravés par les divisions intra-urbaines, qui sont particulièrement évidentes entre les peuplements officiels d'une métropole et les bidonvilles, où les marchés fonciers recourent à des conventions officieuses. Dans ce cas de figure, une réponse politique efficace inclut les *institutions*, l'*infrastructure* ainsi que des *incitations*.

Au niveau national, une réponse politique similairement graduée peut aider à intégrer les zones prospères et pauvres (chapitre 8). Au niveau international, ce sont les pays pauvres qu'il convient d'intégrer aux marchés mondiaux (chapitre 9).

Aux trois échelles géographiques, les débats politiques ont un élément en commun : actuellement, ils commencent et finissent par des considérations sur les interventions spatialement ciblées. Ce Rapport plaide pour un rééquilibrage de ces débats afin qu'ils incluent tous les éléments d'une approche réussie de l'intégration spatiale : les institutions, l'infrastructure et les incitations. À l'aide des conclusions de la première partie et de l'analyse des forces du marché de la seconde, la troisième partie de ce Rapport fournit un cadre organisationnel visant à calibrer la réponse politique en fonction du niveau de difficulté du défi de développement.

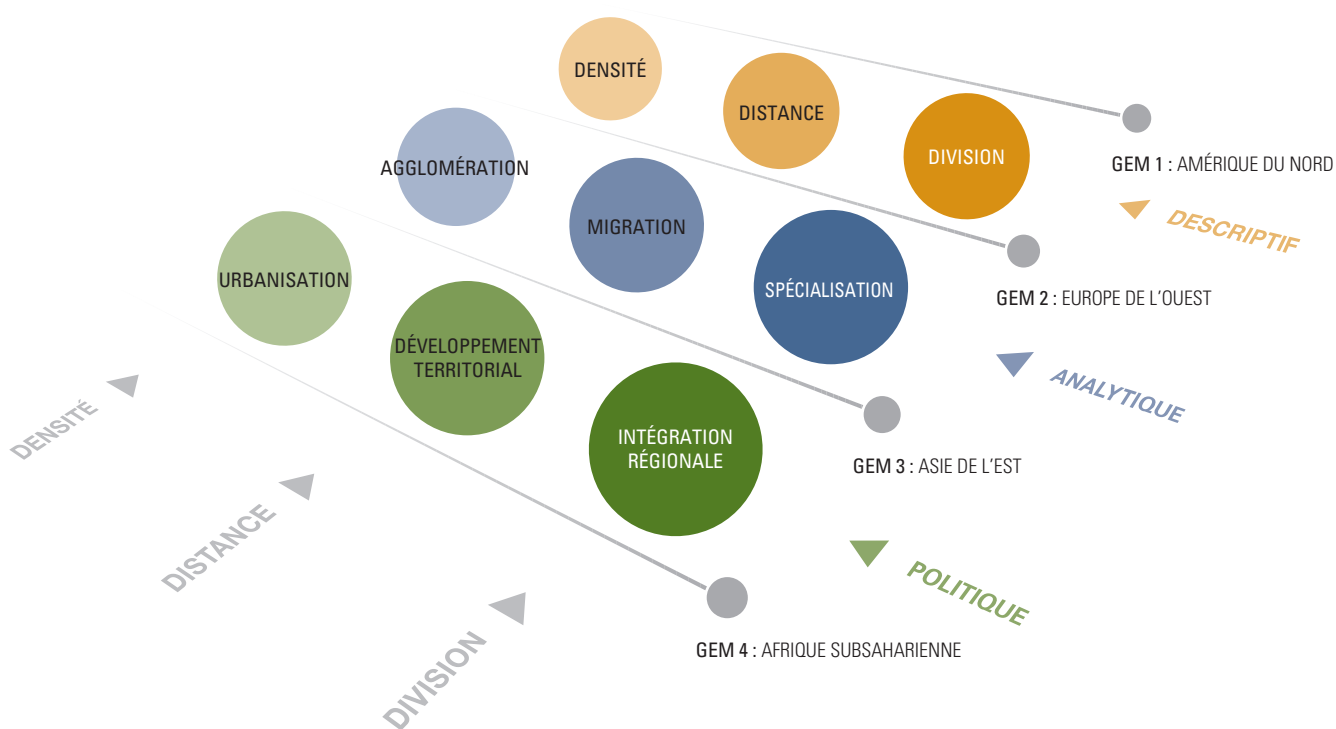
Le présent Rapport adopte une perspective de long terme en relatant les disparités spatiales vécues par les pays développés à une époque où ils avaient des niveaux de revenus comparables aux niveaux actuels dans les pays à faible et moyen revenus d'aujourd'hui. Par ailleurs,

il documente de manière systématique la relation entre les disparités spatiales et le développement pour un vaste ensemble de pays. Dans ses conclusions, il procède à une distinction entre les disparités spatiales dans la production économique et celles caractérisant le bien-être. Enfin, il recommande d'utiliser les rentes de l'agglomération des zones prospères pour promouvoir le bien-être social dans les zones plus pauvres — et non de pousser la production économique vers ces dernières, excepté dans certaines circonstances particulières.

- À l'échelle spatiale locale, l'objectif de la politique doit être d'améliorer la qualité de l'urbanisation afin de maximiser les effets de la croissance. Le chapitre 7 décrit la manière dont les priorités des décideurs politiques doivent évoluer à mesure que l'urbanisation avance. Il accorde une attention particulière à l'*utilisation de la terre*, là où le potentiel de dysfonctionnement du marché est le plus grand.
- À l'échelle spatiale nationale, la politique doit avoir pour but d'améliorer l'accès au marché pour les travailleurs et les entrepreneurs, en particulier dans un monde où le raccourcissement des distances raccourcies a transformé des marchés locaux en marchés mondiaux. Discutant de la manière dont les décideurs politiques peuvent réconcilier l'objectif politique d'unité nationale avec la concentration économique, le chapitre 8 accorde une attention particulière à la *mobilité de la main-d'œuvre*, qui constitue l'aspect pour lequel le potentiel de dysfonctionnement du marché est le plus important.
- À l'échelle spatiale internationale, l'objectif politique doit être de promouvoir la convergence des standards de vie dans un monde où les divisions entravent les mouvements de la main-d'œuvre et du capital. Traitant de la manière dont les pays en développement peuvent accéder aux marchés mondiaux, le chapitre 9 met l'accent sur la spécialisation et les échanges intrabranche, en plus de l'exploitation de l'avantage comparatif basé sur les dotations naturelles. Il accorde une attention particulière aux échanges de *biens intermédiaires*, qui sont particulièrement sensibles aux coûts de transport.

Le Rapport s'appuie tant sur l'expérience que sur l'analyse pour orienter son enquête dans un domaine politique aussi vaste et complexe que celui du développement, de sorte à être utile au plus large lectorat possible. Mais il est également structuré de manière à convenir aux lecteurs que seuls certains aspects spécifiques de cette enquête intéressent.

Figure 0.1 Une aide au lecteur pour le parcours de ce Rapport



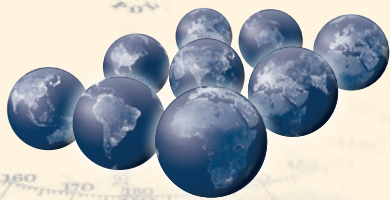
Source : Équipe du Rapport sur le développement dans le monde 2009.

- Le Rapport présente des parties descriptives, analytiques et prescriptives, et évolue graduellement d'une approche positive à une approche normative. Chaque partie constitue une section au sein d'une enquête intégrée, mais chacune de ces parties peut être lue séparément. Les décideurs politiques manquant de temps peuvent se contenter de parcourir la vue d'ensemble et les trois chapitres traitant de la politique dans la troisième partie. Les étudiants intéressés par la transformation spatiale du monde peuvent éventuellement se limiter aux trois chapitres de la première partie, qui fournissent un aperçu tridimensionnel du développement économique.
- Afin de faciliter la lecture spécialisée, le Rapport élargit progressivement l'échelle spatiale (de l'échelle locale à l'échelle internationale en passant par l'échelle nationale) quand il s'agit d'aborder les questions posées par la géographie économique. Les lecteurs intéressés uniquement par le débat politique sur l'urbanisation dans les pays en développement peuvent se limiter aux trois chapitres consacrés à la densité (chapitres 1, 4 et 7). Ceux qu'intéresse principalement le débat politique entourant le développement territorial et les disparités géographiques au sein

des pays peuvent s'orienter vers les chapitres traitant de la distance (chapitres 2, 5 et 8). Quant à ceux qui recherchent de l'information sur les initiatives d'intégration régionale, ils peuvent se diriger vers le groupe de chapitres consacrés à la division (chapitres 3, 6 et 9).

- Les chapitres 1 à 9 décomposent le problème du développement économique en segments « digestes », chacun poursuivant un objectif pédagogique. Les arguments du Rapport sont ponctués de quatre notes sur la *Géographie en mouvement*, qui assurent la transition entre les composantes en mettant en lumière les expériences vécues par l'Amérique du Nord, l'Europe de l'Ouest, l'Asie de l'Est et l'Afrique subsaharienne. Les lecteurs intéressés par les défis posés par la géographie au service du développement – et qui souhaitent en apprendre davantage sur la transformation de la géographie – peuvent parcourir ces notes consacrées à différentes parties du monde.

La figure 0.1 synthétise la manière de parcourir ce Rapport horizontalement (faits, forces et politiques, respectivement) ou verticalement, selon l'intérêt du lecteur en termes de politique.



### Surmonter les distances en Amérique du Nord

Lorsque les Européens se mirent à coloniser au-delà de leurs rivages, les perspectives de croissance économique en Amérique du Nord semblaient alors incertaines. Lors de la guerre de Sept ans (1756–63), tandis que les Français et les Britanniques se disputaient le Canada, Voltaire exprima son étonnement quant à cette querelle pour « quelques acres de neige ». Ils auraient dû s'intéresser davantage au potentiel économique des Caraïbes, où le climat et les terres étaient propices à la culture de la canne à sucre, et c'est ce qu'ils firent. Manhattan fut notoirement vendue par les Hollandais en échange de terres proches du Surinam. Toutefois, avec le temps, ce sont les quelques hectares de neige et le paysage rocheux de Plymouth (Massachusetts) qui engendrèrent le « revers de fortunes » entre les zones froides d'Amérique du Nord-Est et les territoires plus chauds du Sud.<sup>1</sup>

Pour comprendre comment ce revirement se produisit, il faut comprendre comment les Nord-Américains gèrent la densité croissante, les vastes distances sur le continent et les divisions marquées entre les esclaves et leurs propriétaires, entre autochtones et colons, entre Français et Britanniques — bref, comment la géographie économique de l'Amérique du Nord a été refondue.

#### Taille et ascendance économique américaine

La notion de taille est l'aspect le plus évident qui caractérise la géographie économique des États-Unis.<sup>2</sup> En 1800, 5,3 millions d'individus vivaient sur les 2 240 000 km<sup>2</sup> de terres octroyées à la jeune nation en vertu du Traité de Versailles (1783). Dès 1900, un peu plus de 5 millions de kilomètres carrés s'y rajoutèrent, obtenus sous forme d'achats directs, de butins de guerre ou par traité. Aujourd'hui, les États-Unis comptent plus de 300 millions d'habitants et un territoire d'une surface de 9 millions de kilomètres carrés. La densité de population actuelle du pays est près de 18 fois supérieure à celle de 1790.

Les défis inhérents à la répartition de la population et de la production à travers un espace aussi vaste sont considérables. Les populations, de même que les terres productives, se sont déplacées vers l'Ouest et le Sud. En 1800, l'État du Maryland rassemblait la majeure partie de la population, sur la côte Est (voir carte G1.1). En 1900, ce noyau s'était déplacé dans l'Indiana. Au cours du 20<sup>e</sup> siècle, il dévia vers le Sud-Ouest, pour se retrouver au Missouri en

2000. À cette époque, la population américaine s'était établie principalement le long des deux côtes du pays. Les Américains sont aujourd'hui plus éloignés physiquement les uns des autres qu'ils ne l'ont jamais été auparavant.

Comment les États-Unis ont-ils surmonté ces vastes distances physiques ? Au départ, les mécanismes institutionnels de répartition des terres et de sécurisation des

droits de propriété furent souverains. La Constitution et l'Ordonnance du Nord-Ouest (1787) introduisirent les mécanismes procéduraux de transformation des territoires inhabités en États. La distribution des terres publiques se réalisa par le biais de ventes à des particuliers et de donations directes. Le domaine éminent fut établi pour affecter les terres à leur meilleure utilisation, en particulier lorsqu'elles étaient

**Carte G1.1** Le centre géographique de gravité de la population américaine s'est déplacé de 1 371 km entre 1790 et 2000



Source : Section Géographie, Bureau du recensement des États-Unis.

requis pour la construction des chemins de fer. La première ligne de chemins de fer continentale fut achevée en 1864. Les populations autochtones furent déplacées par la force, lorsque c'était nécessaire, avec l'aide de l'Armée américaine. Les États et autorités locales incitèrent les Américains à se déplacer en offrant des terres, en construisant des canaux et en développant des écoles, des réseaux routiers et autres biens publics. Ces autorités locales se firent concurrence pour attirer les populations et entreprises, offrant des incitations fiscales et autres.

Les populations et les entreprises furent également encouragées à se déplacer par la clause de la Constitution sur le commerce, qui interdit formellement aux autorités étatiques d'imposer des contraintes au commerce entre États. Le système institutionnel permit donc la libre circulation des personnes (excepté pour les esclaves), des capitaux et des biens, ainsi que des droits de propriété associés, afin que ces déplacements puissent se réaliser sans pertes financières.

Dans ce contexte politique, la révolution des transports, au 19<sup>e</sup> siècle, et la densité croissante de la population entraînèrent une transformation fondamentale des structures économiques américaines. La combinaison de voies ferrées, de canaux et de bateaux à vapeur contribua à réduire considérablement les coûts des transports moyen- et long-courrier par rapport au seul transport ferroviaire.<sup>3</sup> Le taux d'urbanisation et la densité du pays s'accrurent, tandis que les structures économiques régionales divergeaient. La Nouvelle-Angleterre, qui avait été agricole à 80 % en 1800 malgré ses terres et son climat médiocres, commença à développer son industrie, alors que le Midwest se spécialisait dans le secteur alimentaire. Au début du 20<sup>e</sup> siècle, le secteur manufacturier des États-Unis était devenu le plus productif au monde.

La densité croissante et la migration des populations et des entreprises furent principalement stimulées par les forces du marché. La plupart des établissements se firent avec prudence. Les chemins de fer furent construits au moment (et aux endroits) où les investisseurs pensaient pouvoir en tirer profit, et s'étendirent progressivement à travers le pays. Le peuplement progressait par à-coups, rebondissant au milieu de vastes étendues de terre dans une recherche de l'endroit idéal, comme ce fut le cas lors de la

ruée vers la Californie après la découverte d'or en 1849. Toutefois, ce genre d'événement ne fit qu'accélérer la redistribution de la main-d'œuvre aux États-Unis.

### Convergence des niveaux de vie

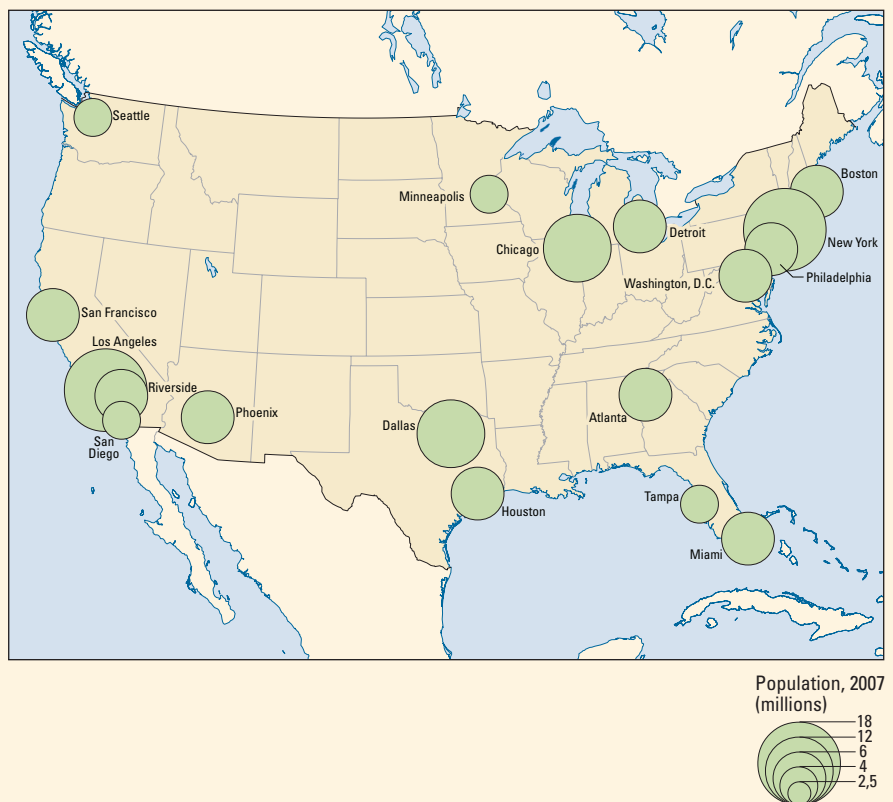
La guerre de Sécession eut un impact économique durable qui *divisa* le pays. Les revenus par habitant chutèrent brutalement dans le Sud après la guerre, tant de manière absolue que par rapport au reste du pays. En 1900, ils n'atteignaient encore en Alabama que la moitié de la moyenne nationale. En 1938, Franklin Roosevelt émit la célèbre remarque selon laquelle le Sud constituait le « problème économique numéro un » du pays. Les États-Unis avaient leurs régions retardataires. Cependant, le 20<sup>e</sup> siècle fut synonyme de convergence constante des niveaux de vie.

Aux États-Unis, le niveau du revenu par habitant des États donné en 1900 est inversement proportionnel à la croissance des revenus de ce même État au cours du siècle suivant. En d'autres termes, les États les plus pauvres se sont développés plus rapidement que les États riches entre 1900

et 2000, un phénomène connu sous le nom de « bêta-convergence », qui s'explique principalement par la migration des populations. Au 20<sup>e</sup> siècle, la tendance dominante des mouvements était celle d'une migration des États les plus pauvres vers les plus riches. L'exemple le plus frappant est probablement la migration des populations afro-américaines des zones rurales du Sud vers les zones urbaines du Nord (et de l'Ouest), qui démarra vraiment pendant la Première guerre mondiale et connut une autre vague juste après la Seconde. Certains États tels que le Mississippi et la Louisiane se retrouvent à présent en bas de l'échelle en termes de revenus disponibles, mais il est facilement concevable qu'ils auraient été en plus mauvaise posture encore sans cette migration.

La convergence fut soutenue par la diminution des coûts de transports. Une grande partie des inventions majeures en matière de transports et de communications viennent des États-Unis. Au 20<sup>e</sup> siècle, le réseau prit plus d'ampleur avec l'essor de l'aviation, de l'automobile et des communications électroniques. À l'heure actuelle,

Carte G1.2 Les grandes villes des États-Unis se trouvent dans le nord-est et sur les deux côtes



Source : <http://www.mapsofworld.com/usa/thematic-maps/usa-population-map.html>.



16 des 30 aéroports les plus fréquentés au monde se trouvent aux États-Unis, et pour 100 Américains, il existe plus de 75 voitures.

L'invention et la propagation de l'automobile engendrèrent un agrandissement des villes, accompagné d'un « aplatissement » prononcé de la densité urbaine au fur et à mesure des migrations depuis le centre vers les banlieues. Ce phénomène contribua à amplifier les économies d'agglomération mais il génère également des *divisions* sociales. Le système américain de finances publiques locales, qui consiste à utiliser les impôts fonciers locaux pour financer les services, n'est pas pour favoriser la redistribution des revenus. Les familles riches et issues de la classe moyenne peuvent éviter de subventionner les autres en se déplaçant vers les banlieues. Par ailleurs, la race joue également un rôle : le centre-ville est essentiellement « noir » tandis que les zones suburbaines sont « blanches ».

Pour le meilleur ou pour le pire, le Federal Highway Act de 1956 profita à la croissance du secteur automobile en permettant la construction du « système Eisenhower d'autoroutes inter-états ». Au cours d'un célèbre discours, le président Eisenhower raconta comment il avait participé, en tant que jeune officier, au premier convoi motorisé transcontinental de Washington D.C. à San Francisco en 1919. Le voyage prit 62 jours, accumulant en route tous les retards possibles et imaginables. Au jour d'aujourd'hui, grâce au réseau en place, un conducteur peut parcourir une distance de 4 538 km en deux jours. Des recherches récentes indiquent que le réseau de 76 000 km de routes a intégré des zones rurales anciennement isolées dans l'économie nationale et favorisé la croissance métropolitaine.

Comment ces liaisons ont-elles affecté la distribution de la population et des activités économiques ? Paradoxalement, à mesure que le centre de gravité se déplaçait vers l'intérieur de l'Amérique du Nord, cet intérieur — à l'exception des métropoles — s'est vidé. Le Missouri compte tout juste 5,5 millions d'habitants, dont plus de la moitié se trouvent dans la région du Grand Saint-Louis. L'expansion des infrastructures de transport n'entraîna pas le déploiement des populations, mais permit la croissance d'économies d'agglomération

dans un plus grand nombre de villes à travers le pays. La distribution de la population de 2000 se concentre dans les villes, dans le Nord-Est et sur les côtes, produisant ainsi ce que l'on appelle la « sigma-convergence », qui correspond à une réduction des inégalités de revenus entre les États (voir carte G1.2). Selon une mesure, la dispersion des revenus par habitant entre les États avait, en 2000, diminué d'un tiers par rapport à son niveau de 1880.

### Densité croissante, disparités en baisse, divisions persistantes

La performance économique des États-Unis sur le long terme est exemplaire. L'augmentation du revenu par habitant a été en moyenne de 1,8 % par an au cours des 180 dernières années, produisant une amélioration cumulative qui a multiplié par 26 la qualité de vie. En parallèle à cette croissance, les inégalités de revenus entre les États ont diminué. Les États-Unis ont développé des économies d'échelle : d'abord au niveau de l'entreprise, puis au niveau local, à mesure que les villes se spécialisaient dans l'industrie, et plus tard, au niveau des métropoles, dans les principales agglomérations urbaines telles que Los Angeles et New York.

Ils comportent aujourd'hui un ensemble de marchés nationaux de biens et de facteurs de production extrêmement efficaces. Le lieu a toujours un rôle clé dans la détermination du revenu, mais ce rôle se cantonne au court terme, ce « court terme » étant bien plus court qu'il ne l'était il y a un siècle. Des bouleversements locaux majeurs tels que l'ouragan Katrina ont bien moins d'impact sur les perspectives de croissance qu'auparavant. Après l'exode de Mariel amenant 125 000 réfugiés cubains à Miami au début des années 80, les salaires régionaux ne connurent pas d'impact perceptible.

Il en résulte un paradoxe apparent : les salaires aux États-Unis (réajustés en fonction du capital humain) sont équivalents en différents endroits, alors que les activités économiques sont fortement inégales sur l'ensemble de l'espace. On vante les mérites de l'Europe pour son faible niveau d'inégalité *sociale*, mais l'Amérique du Nord est plus égale sur le plan *spatial*. Et sa production économique est également plus

efficacement distribuée du point de vue spatial. La raison : une population active mobile. Près de 40 millions d'Américains ont changé de lieu de résidence en 2006. Chaque année, environ 8 millions d'Américains déménagent entre États. En une décennie, plus d'un quart de la population change d'État. En surmontant les distances et les divisions, et en permettant à la population et à la production d'être inégales dans l'espace, grâce à une libre circulation, le revenu par habitant aux États-Unis est actuellement à la fois élevé et remarquablement similaire entre les États.

Le défi qu'il reste à relever, pour les États-Unis, est la suppression des divisions. L'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA) constitue un pas dans cette direction. Mais il s'agit d'un pas modeste. Examinons l'intégration des marchés canadien et américain. Une étude révèle que les échanges commerciaux parmi les provinces canadiennes sont bien plus nombreux qu'entre le Canada et les États-Unis, contrôlant la distance et l'ampleur économique (produit intérieur brut) des partenaires commerciaux, qui sont en l'occurrence des États et provinces.<sup>4</sup> Compte tenu de la taille de la Californie, par exemple, ses échanges avec l'Ontario auraient dû être 10 fois plus importants que les échanges entre l'Ontario et la Colombie britannique, le voisin canadien le plus proche de la Californie. En réalité, le commerce entre l'Ontario et la Colombie britannique représentait le triple de ses échanges avec la Californie. Même une des plus minces frontières du monde a une forte influence négative sur le commerce.

Le long de leur frontière nord, les États-Unis partagent 6 419 kilomètres avec le Canada, la plus longue frontière internationale non surveillée au monde. La situation est nettement différente le long de la frontière sud avec le Mexique. La frontière est gardée — insuffisamment, d'après de nombreux citoyens américains — pour empêcher les immigrants illégaux d'entrer dans le pays. Des propositions de construction d'une barrière dressée le long des 3 112 kilomètres de frontière ont même été formulées. De telles barrières font obstacle à la convergence entre les pays du continent nord-américain.

Source : Contribution de Robert A. Margo.

# PARTIE 1

## UNE VISION DU DÉVELOPPEMENT EN 3 DIMENSIONS



À mesure que l'économie mondiale se développe, la population et la production se concentrent, attirées comme par la force de gravité vers les villes et endroits prospères. Comme elle l'a fait il y a plusieurs décennies de cela dans les pays à revenus élevés d'aujourd'hui, l'affluence vers la densité dans les pays à revenus faibles et intermédiaires peut accentuer le sentiment de privation, tandis que la distance économique s'élargit entre les régions dynamiques et celles qui ont pris du retard. Et même si des avancées rapides dans les technologies de transport, de voyage et de communication relient de mieux en mieux les communautés géographiquement distantes les unes des autres à travers le monde et ouvrent de nouvelles opportunités d'échange, les vieilles divisions politiques qui entravent les flux naturels de populations subsistent toujours. La première partie de ce Rapport définit les dimensions spatiales – la densité, la distance et la division – et décrit leur évolution au cours du développement économique. Les chapitres 1, 2 et 3 expliquent comment la topographie économique aux échelles locale, nationale et internationale est en train de changer et compare l'étendue et le rythme de ces changements aux transitions de géographie économique jadis vécues par l'Amérique du Nord, l'Europe et le Japon. Ce vaste tour d'horizon de faits stylisés informe l'analyse en deuxième partie et le débat politique en troisième partie de ce Rapport.



Située au milieu d'une plaine poussiéreuse d'Afrique de l'Ouest, cette ville de 1,6 million d'habitants est, la plupart du temps, tenue éloignée des feux de l'actualité. Coupée en deux par le fleuve Niger, ses deux moitiés — qui comptent chacune environ 800 000 habitants — ne sont reliées entre elles que par deux ponts. La pression exercée par les déplacements y est si forte que, chaque matin, l'un de ces ponts est exclusivement réservé au trafic entrant : minibus, vélos, motos, piétons et, occasionnellement, voitures particulières. Le soir, pour quitter le centre-ville, les navetteurs se joignent à un véritable exode en direction des dépôts de minibus. Des camionnettes vertes remplies de passagers prennent la direction des quartiers résidentiels, jusqu'à 20 kilomètres de distance. Cette ville, c'est Bamako, au Mali. Chaque matin, cette capitale inspire, pour n'expirer que le soir.

À chaque respiration, Bamako s'étend. Il se trouve que cette ville fait partie de celles qui se développent le plus vite au monde. À la croissance démographique naturelle s'ajoute la migration en provenance des campagnes et autres villes maliennes. En 2008, la population de Bamako est 50 % plus importante qu'il y a 10 ans, ce qui la place au même rang que Budapest, Dubaï ou Varsovie. Elle compte dix fois plus d'habitants que la deuxième plus grande ville du Mali et s'adjudge 70 % des établissements industriels du pays.<sup>1</sup> Les nouveaux quartiers — d'anciens villages — consolident leur intégration au reste de la ville et ce, au sud, à l'est et à l'ouest. Certains habitants de Bamako se réinstallent désormais dans les quartiers périphériques, à la recherche de terrains moins chers et d'un peu de tranquillité, mais restent à proximité de la ville car elle leur fournit leurs moyens de subsistance.

Malgré son caractère industriel, Bamako est l'une des villes les plus calmes d'Afrique de l'Ouest. De nombreux produits transformés

essentiels arrivent par route d'une ville située à 1 184 km, Abidjan, dont la population est deux fois plus importante que celle de Bamako. Pourtant, Abidjan semble bien petite en comparaison à Lagos, où l'activité est tellement concentrée que ses résidents disent vivre dans une cocotte minute. Certaines familles louent des chambres pour y dormir six heures, avant de laisser la place à une autre famille. À Lagos, le shopping n'est pas nécessairement synonyme de déplacement : les marchandises sont apportées à pied et avec des charrettes aux conducteurs bloqués dans les monstrueux embouteillages qui paralysent le centre-ville. Pour certains, comme les auteurs du plan d'aménagement urbain de Lagos de 1980, époque où la ville ne comptait que 2,5 millions de résidents, la croissance continue de celle-ci est « indisciplinée ». <sup>2</sup> Qu'y a-t-il donc de si attirant à Lagos qui fait que la ville continue de voir affluer les migrants malgré sa congestion et son taux de criminalité élevé ?

La réponse tient en deux mots : densité économique. Lagos n'est pas la ville la plus économiquement dense du monde, ni même la plus densément peuplée. Ces qualificatifs désignent respectivement Londres et Mumbai. Néanmoins, l'avenir économique du Nigeria et la croissance de Lagos sont aussi inextricablement liés que le sont l'économie de la Grande-Bretagne et la croissance de Londres. Aucun pays ne s'est développé sans s'appuyer sur la croissance de ses villes. À mesure que les pays s'enrichissent, l'activité économique se concentre plus densément dans les agglomérations, villes et métropoles. Cette transformation géographique des économies semble tellement naturelle — à un niveau agrégé impersonnel — qu'on a tendance à la considérer comme acquise. Mais la migration vers la densité économique constitue une voie de sortie de la pauvreté tant pour ceux qui se déplacent effectivement que pour ceux

qui restent derrière. Jane Jacobs, l'éminente urbaniste, n'avait pas Bamako et Lagos à l'esprit lorsqu'elle écrivit :

« Une économie métropolitaine, si elle fonctionne bien, transforme en permanence de grands nombres de pauvres en membres de la classe moyenne, de nombreux analphabètes en personnes qualifiées, de nombreux jeunes inexpérimentés en citoyens compétents. Les villes n'attirent pas la classe moyenne, elles la créent. »<sup>3</sup>

Elle aurait aussi bien pu avoir écrit : à mesure que Lagos et Bamako se développent, elles comblent l'absence de classe moyenne en Afrique de l'Ouest.

Ce chapitre introduit la densité, la première des dimensions géographiques du développement, définie comme étant la masse économique d'une entité de pays ou la production générée dans celle-ci. L'étude de l'évolution de la densité au fil du développement présente des faits stylisés sur la manière dont elle s'accroît avec l'urbanisation au sein d'un pays, d'abord rapidement, puis plus lentement. Ces changements sont initialement liés à une divergence géographique des standards de vie, entre les endroits économiquement denses et ceux qui le sont moins. Ils sont plus tard associés à une convergence. En matière de standards de vie, une convergence s'opère donc finalement entre des zones de densités différentes, comme les zones rurales et urbaines. Même au sein des villes, qui comptent d'une part des bidonvilles densément peuplés et, d'autre part, des établissements officiels, les différences se résorbent lentement au cours du développement. Mais cette convergence ne se fait d'elle-même. Elle nécessite, de la part des institutions, des politiques gérant les marchés fonciers, les investissements dans l'infrastructure et des interventions opportunes et correctement mises en œuvre.

Les principales conclusions :

- **La concentration de l'activité économique au fil du développement.** Les zones et établissements les plus denses du monde sont situés dans les pays en développement. Néanmoins, l'évolution menant à ces niveaux de densité – « l'urbanisation » dans ce Rapport – n'est pas linéaire. La part de la population d'un pays établie dans les villes et agglomérations augmente rapidement durant sa mutation d'une économie agraire en une économie industrialisée, qui coïncide généralement avec son passage des revenus faibles aux revenus intermédiaires. Le rythme de l'urbanisation ralentit ensuite mais la densité économique continue à augmenter dans les économies

postindustrielles car les services se concentrent plus encore que l'industrie.

- **Les disparités entre zones rurales et zones urbaines, et en milieu urbain, en matière de bien-être se réduisent à mesure le développement se poursuit.** Dans les premiers stades du développement, les disparités géographiques en termes de bien-être sont importantes. Quand le développement commence, ces fossés peuvent même, dans un premier temps, s'accroître encore. Les écarts entre zone rurales et urbaines en termes de revenu, de pauvreté et de niveaux de vie commencent à se résorber au fur et à mesure que l'économie se développe, rapidement en ce qui concerne l'accès aux services sociaux et dans les zones où la croissance est la plus dynamique. Les fossés intra-urbains en matière de bien-être et de logement – comme l'illustrent, de la manière la plus évidente, les bidonvilles – persistent beaucoup plus longtemps et ne s'atténuent qu'à des stades ultérieurs du développement.
- **Ni le rythme de l'urbanisation, ni son association à la croissance économique ne sont sans précédents.** Les pays en développement d'aujourd'hui naviguent aujourd'hui sur des eaux où les ont précédés les nations développées, qui ont vécu des ruées similaires vers les villes et agglomérations. La vitesse est comparable et les routes sont les mêmes. Ce qui a changé, c'est la taille du navire : le nombre absolu de personnes qui s'ajoutent chaque année aux populations urbaines des actuels pays en développement est beaucoup plus élevé que celui des pays qui se sont industrialisés récemment, comme la République de Corée ou Taiwan (Chine). Des chapitres ultérieurs de ce rapport étudieront les implications en termes de politiques de ces similitudes et différences.

## Définition de la densité

La densité désigne la masse économique par unité de superficie, ou la compacité géographique de l'activité économique. Il s'agit d'un terme générique pour le niveau de la production — et donc des revenus générés — par unité de superficie. Elle peut, par exemple, se mesurer en termes de valeur ajoutée ou de produit intérieur brut (PIB) génér(e) par kilomètre carré de territoire. Étant donné qu'une forte densité requiert la concentration géographique de la main-d'œuvre et du capital, elle est étroitement liée à l'emploi et à la densité de population. La densité est la caractéristique déterminante des établissements urbains.

### *Le monde économique n'est pas uniforme*

La distribution géographique de l'activité économique, quelle que soit la résolution, est irrégulière. Quelle que soit l'échelle géographique prise en compte, qu'il s'agisse de celle du pays ou d'une région telle qu'une province ou une circonscription, il existe une hiérarchie dans la densité. Au sommet se trouve la ville principale, tandis que les terres agricoles et les zones rurales occupent le dernier rang. Entre elles s'étend un continuum d'établissements aux densités variées.

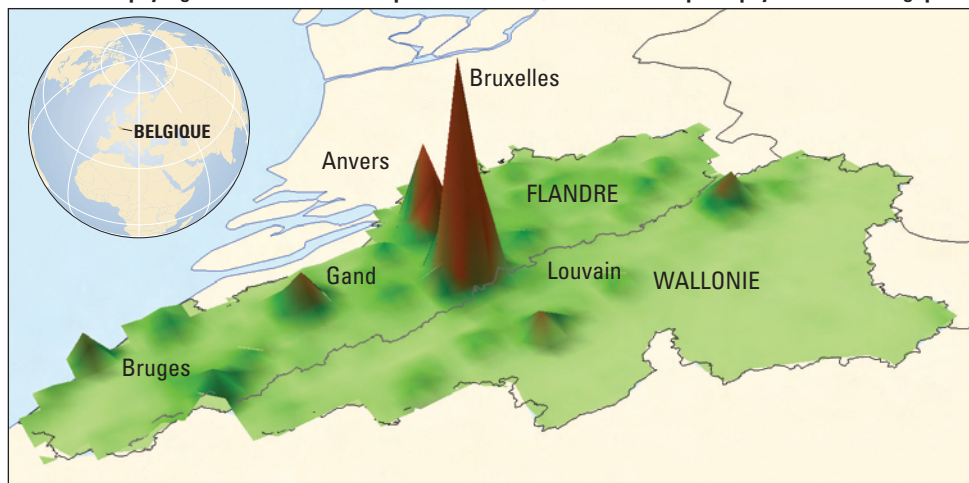
L'irrégularité géographique de la masse économique, qu'on pourrait comparer à un terrain accidenté, tend à augmenter avec la superficie des pays. Mais même la géographie économique des petits pays est accidentée. La ville belge de Bruxelles possède une superficie de 161 kilomètres carrés, dont 159 kilomètres carrés sont utilisés à des fins non agricoles. Sur cette surface réduite, un PIB de 55 milliards d'euros est généré par environ 350 000 travailleurs — autrement dit, en moyenne, chaque kilomètre carré de cette superficie compte plus de 2 000 travailleurs qui produisent chaque année des produits et services pour une valeur de presque 350 millions d'euros. Non seulement Bruxelles présente de fortes densités de PIB et d'emploi, mais elle compte également la plus forte densité de population de toutes les régions européennes (au sein de l'Europe des 27) classifiées NUTS1 (Nomenclature d'unités territoriales statistiques) — plus de 6 000 personnes par kilomètre carré, c'est-à-dire 18 fois plus que la moyenne belge.<sup>4</sup> À titre de comparaison, les densités de population de Londres et de Madrid tournent autour de 5 000 habitants par kilomètre carré.

Cette densité contraste nettement avec celle des zones rurales de la Belgique. En Région

flamande, 6 323 km<sup>2</sup> de terre sont utilisés pour l'agriculture. La superficie totale de ces zones rurales est presque 40 fois supérieure à celle de Bruxelles mais son emploi ne correspond qu'à 13 % de celui de la capitale et son PIB à 4,5 %, ce qui se traduit par des densités d'emploi et de PIB de seulement sept travailleurs et 330 000 euros par kilomètre carré. Le ratio de densité de la production entre la Région flamande et Bruxelles est de 1 pour 1 000. Entre Bruxelles et les zones rurales flamandes s'étend tout une gamme d'établissements, chacune possédant une densité différente. Les villes d'Anvers, Bruges, Gand et Louvain ont une production moyenne de 22 millions d'euros et une densité d'emploi de 342 travailleurs par kilomètre carré.<sup>5</sup>

Tant dans les pays développés que dans les pays en développement, donc, le paysage économique est accidenté (voir carte 1.1). Mais la topographie ne coïncide pas à une simple dichotomie entre zones rurales et urbaines. Un continuum de densité fait apparaître une gamme variée de lieux. En tête se trouve la ville principale, ou la plus grande, du pays. Ensuite vient un spectre d'établissements : les villes secondaires, petits centres urbains, agglomérations et villages. Dans certains pays, comme la France et le Mexique, la différence de taille entre les deux premières villes est phénoménale. Avec une population de 10 millions d'habitants, Paris laisse Marseille et sa population de 1,5 million d'habitants loin derrière. De même, la population de Mexico, qui est de 22 millions d'habitants, est quatre fois plus importante que Guadalajara, la seconde ville du Mexique. Inversement, en Inde et aux États-Unis, la différence de taille entre les deux plus grandes villes est relativement faible. Mumbai et New Delhi sont au coude à coude, avec,

**Carte 1.1 Le paysage de la masse économique est accidenté, même dans les petits pays comme la Belgique**



Source : Équipe du Rapport sur le développement dans le monde 2009.



chacune, une population de plus de 22 millions d'habitants. Quant à Los Angeles et New York, elles ont des populations respectives de 18 et 22 millions d'habitants.<sup>6, 7</sup>

### Une gamme d'endroits en évolution

Bien que la croissance des villes semble chaotique, les tendances sous-jacentes sont remarquablement ordonnées (voir figure 1.2). La hiérarchie urbaine d'un pays se caractérise par deux solides constantes :

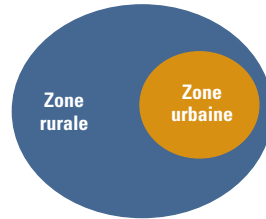
- la règle « rang-taille » : le rang d'une ville dans la hiérarchie et sa population par rapport à la plus grande ville sont inversement proportionnels.
- la loi de Gibart : le taux de croissance de la population d'une ville tend à être indépendant de sa taille.

Selon un cas particulier de la règle « rang-taille », connu sous le nom de loi de Zipf, la population d'une ville est égale à la population de la plus grande ville divisée par le rang de la ville en question au sein de la hiérarchie urbaine du pays (voir encadré 1.1).<sup>8</sup> En 1682 déjà, Alexandre Le Maitre observait une tendance systématique dans la taille des villes de France.<sup>9</sup> Pour toutes les classes de pays, la distribution relative des tailles est restée stable dans le temps, indépendamment de l'évolution des revenus et des populations (voir figure 1.2). Indépendamment des craintes liées à la « prépondérance urbaine », la « gamme d'endroits » est un aspect durable du développement économique.

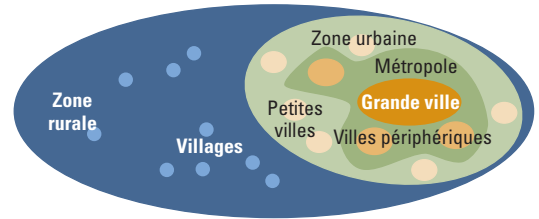
Les établissements de tailles différentes se complètent les uns les autres. Les métropoles, villes secondaires, villes de marché et villages sont tous liés entre eux par leurs fonctions complémentaires (voir encadré 1.2). La ville

**Figure 1.1 Les gammes d'endroits évoluent de la dichotomie vers le continuum**

Un schéma simplifié des économies zonales...



et une représentation plus réaliste

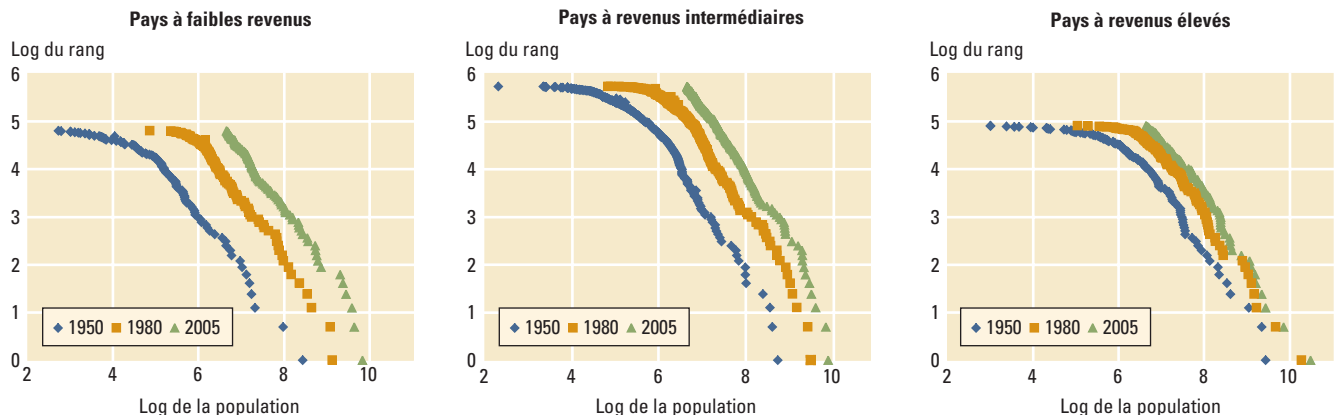


Source : Équipe du Rapport sur le développement dans le monde 2009.

principale constitue souvent, mais pas toujours, le centre administratif national et le siège du pouvoir politique : Phnom Penh au Cambodge, Yaoundé au Cameroun et Bogota en Colombie. La ville de pointe d'un pays tend également à être la plus diversifiée, tant sur le plan de la provision de biens et services qu'en ce qui concerne les commodités culturelles et autres. Au niveau des possibilités culturelles, il suffit de penser à Broadway, à New York, l'Opéra de Sidney et au Louvre à Paris mais aussi à Port of Spain, la capitale de Trinité-et-Tobago, et à son carnaval annuel qui attire les touristes en masse.

De même qu'une ville de première importance constitue, au sein d'un, le noyau d'une zone métropolitaine qui englobe les villes avoisinantes, d'autres grands centres urbains ou villes secondaires tiennent un rôle important sur le plan régional, tant pour l'économie que pour la société. Ils sont, entre autres, les centres locaux pour le secteur financier et desservent les zones qui les entourent. Düsseldorf, Hambourg, Hanovre et Munich abritent toutes des marchés boursiers régionaux et des concentrations locales de sociétés d'investissement de capital risque.<sup>10</sup> Dallas et Atlanta ont émergé en tant que centres régionaux du commerce et

**Figure 1.2 La distribution relative des tailles des peuplements humains reste stable dans le temps**



Source : Nations Unies, 2006c.

Note : Chaque point de donnée représente une zone d'agglomération d'une population de 750 000 habitants ou plus.

### ENCADRÉ 1.1 Deux lois et une règle : les constantes empiriques dans la distribution des tailles des villes dans un pays

Selon la règle « rang-taille », découverte en 1913, le rang ( $r$ ) associé à une ville de taille  $S$  est inversement proportionnel à  $S$ . Le cas particulier dans lequel le facteur négatif estimé est égal à  $-1$  est connu sous le nom de loi de Zipf, du nom du linguiste George Zipf. Les éléments attestant de l'omniprésence de la règle rang-taille ne proviennent pas seulement de grandes villes situées dans des pays appartenant à différentes classes de revenus, mais sont également tirés de l'expérience de pays individuels. Indépendamment de la remarquable expansion de la hiérarchie urbaine des États-Unis vers l'ouest et le sud, la règle fournit une bonne description de la distribution de tailles des villes américaines pour chaque décennie entre 1790 et 1950.<sup>a</sup> En effet, même aujourd'hui, la règle rang-taille continue à donner un bon aperçu de la distribution de tailles de ces villes (voir figure de l'encadré), et ce malgré des éléments indiquant un changement dans les courbes avec le temps. Elles se sont en effet aplanies, indiquant une distribution plus égale des tailles entre les villes américaines,

un changement qui vaut, par ailleurs, pour plusieurs pays.<sup>b</sup> En outre, la règle rang-taille s'applique également à des pays aussi divers que le Kazakhstan ou le Maroc, ce qui fournit des preuves supplémentaires de son universalité (voir figure ci-dessous).

La question de savoir si la règle rang-taille possède réellement une structure théorique sous-jacente fait toujours l'objet d'un débat. Il est parfois recommandé de se baser sur la loi de Gibrat, qui implique que les villes se développent de manière parallèle.<sup>c</sup> Ceci corroborerait l'absence de différences systématiques entre les villes en termes de croissance. Toutefois, cela n'implique pas que la politique soit incapable d'influencer la taille et la performance économique d'une ville. Les villes peuvent, et cela se vérifie, progresser ou régresser au sein des hiérarchies urbaines nationales, du fait de bons ou mauvais choix politiques. D'ailleurs, le simple fait de s'écarter de manière transitoire de la voie de la croissance parallèle peut avoir d'importantes répercussions à long terme sur le bien-être des habitants d'une ville.

En ce qui concerne la question de savoir si le facteur négatif dans la règle rang-taille est égal à  $-1$ , de sorte que la loi de Zipf soit viable, de nombreux chercheurs semblent s'entendre sur le fait qu'en général, ce n'est pas le cas.

Le principal message de la règle rang-taille est que, pour un pays ou une région donnée(e), une vaste gamme de tailles de villes coexistent. Même les pays les mieux développés possèdent une telle variété d'établissements de tailles différentes, qui vont du plus petit au plus grand, par opposition à une mégaville unique ou à une série de villes de tailles similaires. L'agglomération exerce une action équilibrante entre les forces centripètes et centrifuges. Les points d'équilibre varient selon les secteurs, activités économiques et types d'industries.

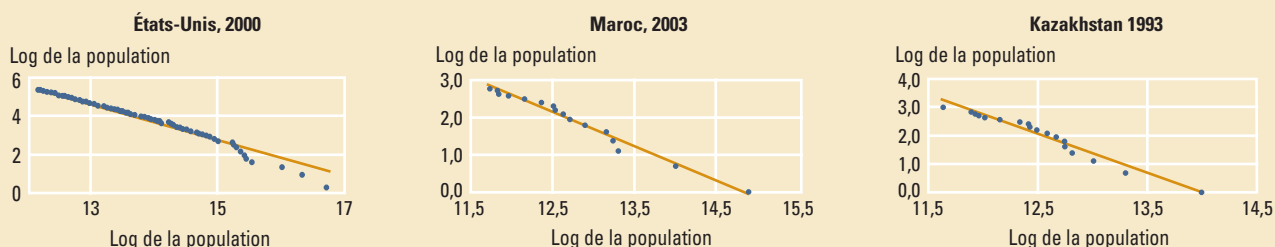
Source : Contribution de Mark Roberts.

a. Madden, 1956, cité dans Kim & Margo, 2004.

b. Gabaix & Ioannides, 2004, p. 14.

c. Gabaix & Ioannides, 2004, pp. 16–17.

#### La règle rang-taille s'applique à des pays aussi divers que les États-Unis, le Kazakhstan et le Maroc



Sources : Le graphique pour les États-Unis est de Rose (2005). Les graphiques pour l'Éthiopie, le Kazakhstan et le Maroc sont basés sur des données concernant les villes et agglomérations urbaines de Brakman, Garretson et Marrewijk (2001).

de la finance pour le Sud des États-Unis et toutes deux abritent des bureaux régionaux de la Banque de la Réserve fédérale.<sup>11</sup> Les grands centres urbains et les villes secondaires tiennent également lieu de centres politiques locaux et mettent à disposition des équipements perfectionnés de santé publique, d'éducation et culturels. Hyderabad, la capitale de l'État d'Andhra Pradesh, qui compte de nombreuses universités, des instituts d'enseignement technique faisant autorité et des écoles médicales privées, est le centre de l'apprentissage dans la partie méridionale de l'Inde.

Ces grandes villes régionales sont connectées aux villes et agglomérations plus petites. La zone de la Ruhr, en Allemagne, celle de Randstadt, aux Pays-Bas et le carrefour de Padang-Medan à Sumatra (Indonésie) représentent des alliances de villes. Dans ces zones, les petites villes constituent des centres urbains plus spécialisés,

principalement dédiés à la fabrication et à la production d'articles standardisés. La symbiose est le maître mot : si les villes les plus importantes contribuent à desservir les petites, l'inverse est également vrai. Par exemple, les grandes villes dépendent des plus petites pour la provision quotidienne de main-d'œuvre, grâce aux déplacements quotidiens des travailleurs.<sup>12</sup>

S'il existe des liens profitant réciproquement aux grandes et petites villes, il en va de même entre les petites villes et agglomérations, et entre ces dernières et les zones rurales. Les petites agglomérations constituent le tissu connectif entre les zones rurales et urbaines. Elles agissent en tant que centres de marché pour la production agricole et rurale, en tant que stimulateurs de l'activité rurale non agricole, en tant que lieux d'opportunités professionnelles saisonnières pour les agriculteurs et en tant que facilitateurs d'économies d'échelle dans l'enseignement

### ENCADRÉ 1.2 La gamme de lieux de la République de Corée

Dans la hiérarchie urbaine sud-coréenne, sept établissements illustrent une gamme de lieux bien développée : Séoul, Pusan, Taegu, Ansan, Gumi, Jeongeup et Sunchang.

Séoul se trouve au sommet de la hiérarchie. Située à 50 kilomètres de la frontière entre la République de Corée et la République démocratique de Corée, dans le bassin du fleuve Han, elle est la capitale du pays et le lieu de résidence d'un quart de sa population (c'est-à-dire 9,76 millions d'habitants). La ville est le centre politique et culturel du pays. Une autre de ses caractéristiques est sa spécialisation dans les services aux entreprises, la finance, l'assurance, l'immobilier et le commerce de gros et de détail. En tout, les services représentent 60 % de l'économie locale. Séoul est également hautement spécialisée dans l'édition et l'impression ainsi que dans la mode et l'habillement haut de gamme, les deux industries employant plus de la moitié de la main-d'œuvre dédiée à la fabrication de la ville, à savoir 465 000 travailleurs.

Pusan et Taegu viennent ensuite dans la hiérarchie urbaine. Avec une population de 3,7 millions d'habitants, Pusan est la seconde plus grande ville du pays. Dans le coin sud-est de la péninsule coréenne, son port maritime, l'un des plus grands au monde, voit chaque année défiler plus de 6,5 millions de navires porte-conteneurs. Taegu est une zone métropolitaine de 2,5 millions d'habitants, dédiée principalement à la production de textiles et vêtements ainsi qu'à la fabrication et l'assemblage de pièces automobiles. Depuis 1970, la route express de Gyeongbu relie Pusan à Séoul via Taegu. Environ 20 vols sont assurés quotidiennement entre Séoul et Taegu et, depuis 2001, les deux villes sont reliées par un train à grande vitesse.

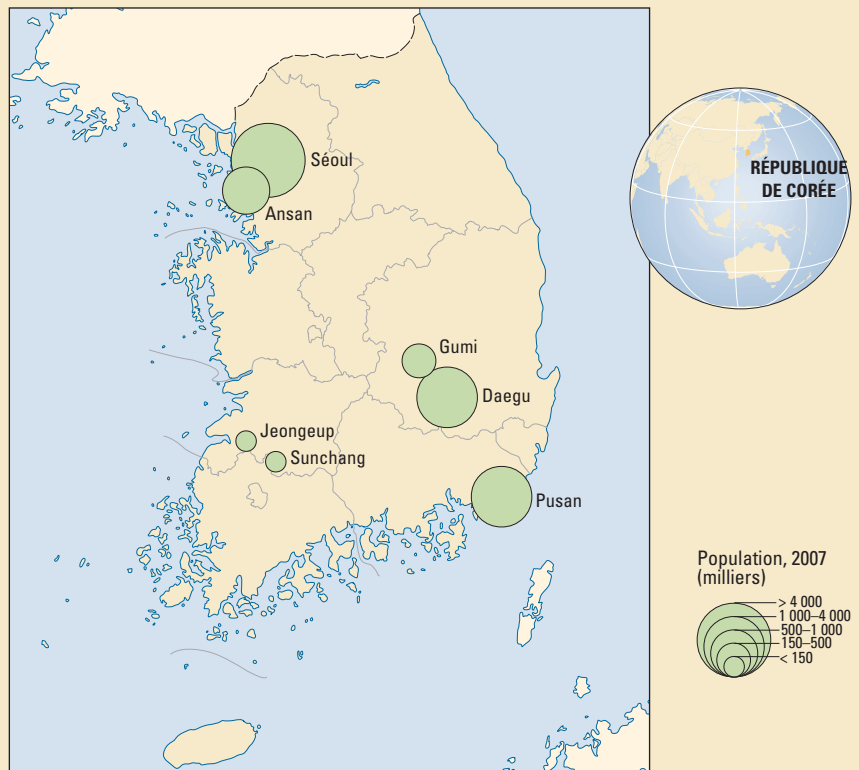
Situées beaucoup plus bas dans la hiérarchie, Ansan et Gumi sont des villes secondaires, dont les populations sont, respectivement, d'environ 679 000 et 375 000 habitants. Située dans la province de Kyunggi, Ansan appartient à la Région capitale et fait partie de la région suburbaine de Séoul. Quant à Gumi, elle se trouve dans la province de Gyungbok, dans le sud-est du pays. Comme cela tend à être le cas pour les villes secondaires, Ansan et Gumi sont davantage spécialisées dans la fabrication — en particulier la fabrication standardisée —

que les villes positionnées plus haut dans la hiérarchie. Bien que les deux villes servent de centres de fabrication, elles diffèrent en termes de spécialisation. Gumi est hautement spécialisée dans l'industrie des équipements de radio, télévision et communication, qui, à elle seule, assure plus de 50 % de l'emploi local dédié au secteur de la fabrication. Ansan est spécialisée dans des industries de haute technologie telles que le matériel électrique et le matériel informatique et de bureau. Certaines de ses agglomérations sont aussi impliquées dans plusieurs industries lourdes : presque 14 000 travailleurs, soit 14,7 % de la main-d'œuvre locale dédiée à la fabrication, sont employés dans l'industrie des produits métalliques ouvrés.

En bas de la hiérarchie, Jeongeup et Sunchang, toutes deux situées dans la province de Jeonbuk, sont proches de l'interface entre milieux rural et urbain. Ainsi, tandis que Jeongeup a une population relativement importante (129 050 habitants), un habitant sur quatre y est agriculteur. Dans la même veine, Sunchang est une agglomération rurale : la moitié de ses 32 012 résidents sont des agriculteurs. Pour autant que ces localités possèdent une quelconque spécialisation dans la fabrication, leurs domaines de prédilection sont, pour Jeongeup, les industries se rapportant aux ressources et la production d'aliments et de breuvages dans le cas de Sunchang.

Source : Park, à paraître.

#### Le portfolio de lieux de la République de Corée



Source : Équipe du Rapport sur le développement dans le monde 2009, à partir de données de l'Office national de statistiques de la République de Corée.

postsecondaire et les services de soins de santé. Là aussi, la symbiose est la règle. Les municipalités tirent leur subsistance de l'activité agricole des zones rurales, mais leur prospérité s'étend aussi aux villages par la provision d'opportunités d'emploi dans le secteur non agricole. Au Vietnam, les agriculteurs migrent saisonnièrement pour travailler dans le secteur urbain de la construction et réinvestissent ensuite l'argent

gagné dans leurs exploitations agricoles.<sup>13</sup> Au Kenya, ils utilisent des revenus non agricoles pour investir dans l'aménagement de terrasses, le plantage d'arbres, le débroussaillage, la construction de maisons et l'éducation de leurs enfants. Dans la région semi-aride de Diourbel, au Sénégal, les producteurs d'arachides se sont convertis à l'élevage pour répondre à la demande croissante de viande des zones urbaines.<sup>14</sup>

### Mesurer la densité

Les mesures du produit brut à une échelle spatiale ciblée, telle qu'un secteur ou une ville, sont difficiles à obtenir. Même pour les pays développés, les estimations de la production ne sont souvent disponibles que pour des zones sous-nationales plus larges (c'est-à-dire des entités administratives de premier niveau telles que les états ou provinces). À ce niveau, des variations importantes dans la densité économique sont susceptibles de subsister. Heureusement, toutefois, comme cela a été illustré plus haut par le cas de la Belgique, la production et la densité de population sont étroitement corrélées. Des estimations fiables des populations sont plus facilement disponibles, même pour les villages et cantons, car, dans la plupart des pays, un recensement de la population est effectué tous les dix ans.

La forte corrélation entre la densité de population et la masse économique s'inscrit dans la logique des zones urbaines en tant que conglomérats de consommateurs et de producteurs, d'acheteurs et de vendeurs, ou d'entreprises et de travailleurs. Pour une zone métropolitaine typique, le gradient de la population par rapport à la distance avec le centre-ville est similaire au gradient correspondant pour la densité de l'emploi.<sup>15</sup> Comme cela a été dit plus haut, la mesure dans laquelle la population d'un pays vit dans les zones urbaines influence fortement le degré « d'accidentalité » de sa géographie économique. À mesure que les pays se développent, la densité, d'abord répartie de manière assez uniforme, devient de plus en plus irrégulière. L'urbanisation implique donc une tendance d'agglomération croissante au sein d'un pays. La part des zones urbaines d'un pays constitue donc un bon indicateur de la proportion de sa population qui vit dans les zones à forte densité et, par conséquent, de « l'accidentalité » de la géographie économique de ce pays.

Ce Rapport propose l'utilisation d'un indice d'agglomération calculé à partir de systèmes d'information géographique permettant de mesurer la densité. Les mesures de l'urbanisation ne sont pas uniformes dans les différents pays, ce qui rend la comparabilité et l'agrégation difficiles. L'indice permet une comparaison plus cohérente du niveau d'urbanisation — ou, de façon interchangeable, d'agglomération, de densité ou de concentration géographique de l'activité économique — à travers les pays.

L'indice identifie une zone de 1 kilomètre carré comme étant urbaine, agglomérée ou dense s'il elle répond aux trois conditions suivantes :

- sa densité de population dépasse un certain seuil (150 habitants par kilomètre carré) ;

- elle dispose d'un accès à une ville moyennant un temps de trajet raisonnable (60 minutes par route) ;
- la population de la ville à laquelle elle a accès est supérieure à un certain seuil (50 000 habitants).

L'encadré 1.3 présente le fondement et la méthodologie sous-jacents à cet indice.

Un autre avantage de l'indice d'agglomération est qu'il intègre aussi bien la densité que la distance locale à la densité. Sur base des critères de densité de population et d'accessibilité à un marché important, l'indice aide également à fournir la définition économique d'une zone qui bénéficie des économies d'agglomération tout en y contribuant. Bien que la densité économique soit aussi bien une cause qu'une conséquence des économies d'agglomération, l'accessibilité à la masse économique depuis les parties extérieures de la ville facilite l'exploitation des avantages qu'offre la proximité, *a fortiori* dans le secteur des services, dans lequel les interactions en face à face sont souvent nécessaires. En réduisant le besoin d'allouer de précieux pans de territoire à des usages résidentiels dans les centres urbains et leur périphérie, les infrastructures de transport facilitent la densité économique.

Se rendre au travail en voiture ou en utilisant des transports publics performants est un luxe que les navetteurs des pays développés ne partagent pas toujours avec leurs homologues du monde en développement. Quelle que soit la distance géographique, en conséquence, l'accessibilité à une ville tend à être plus faible dans les pays en développement, à cause du besoin de recourir à des modes de transports alternatifs, plus lents, tels que la marche, le vélo ou des transports publics opérant sur des routes de mauvaise qualité. À Mumbai, en Inde, 44 % des travailleurs se rendent à pied à leur lieu de travail,<sup>16</sup> tandis qu'à Hefei, en Chine, plus de 70 % y vont soit à pied, soit à vélo.<sup>17</sup>

De telles variations dans l'accessibilité déterminent tant la configuration que la forme d'une ville. Lorsque la plupart des gens se rendent au travail à pied, la ville est plus susceptible d'être monocentrique et densément peuplée en son cœur. À Mumbai, la moitié du total des travailleurs se déplacent de moins de 2 kilomètres, ce qui signifie qu'ils vivent près de leur lieu de travail. De même, dans la Grande-Bretagne du 19<sup>e</sup> siècle, les travailleurs devaient vivre à proximité pour bénéficier des avantages de l'agglomération dans les zones industrielles. Les centres des villes industrielles étaient densément peuplés et les logements surpeuplés n'étaient pas

### ENCADRÉ 1.3 *Le calcul de l'indice d'agglomération*

Les Nations Unies tiennent à jour la base de données des *Prospectives sur l'urbanisation du monde*, qui est une vraie mine d'informations. Elle fournit des données relatives à la part des zones urbaines et à la population de 229 pays remontant jusqu'à 1950. Ces données se basent sur des définitions spécifiques aux pays et qui peuvent donc être assez différentes. Ce Rapport propose une nouvelle mesure de l'agglomération basée sur une définition uniforme de ce que représente une zone « urbaine » ou agglomérée, en utilisant la technique décrite dans Chomitz, Buys, De Luca, Thomas et Wertz-Kanounnikoff (2007) et élaborée dans Uchida et Nelson (2008).

Ces observations ne doivent pas être interprétées comme laissant sous-entendre que les *Prospectives sur l'urbanisation du monde* ne sont pas fiables. Une meilleure interprétation serait d'envisager le défi que représente la mesure de l'urbanisation d'une manière analogue à celle de la pauvreté. Chaque pays possède ses propres seuils et critères de pauvreté, qu'il utilise pour déceler les évolutions dans les taux de pauvreté nationaux. Mais ces mesures ne permettent pas des comparaisons fiables de la pauvreté entre les pays et ne peuvent être utilisées pour calculer les agrégés de la pauvreté

pour des groupes de pays. L'avantage d'une mesure uniforme de la pauvreté, comme celles des personnes vivant avec moins de 1 ou 2 dollars EU par jour, ajustée en fonction des différences de pouvoir d'achat selon les pays — est qu'elle permet les comparaisons internationales et les calculs agrégeant la pauvreté pour des régions du monde. L'indice d'agglomération permet les mêmes comparaisons et agrégés.

La méthodologie sous-jacente au calcul de l'indice d'agglomération peut être présentée comme suit.

- **Spécification des seuils.** Pour être classée comme « urbaine » en utilisant l'indice d'agglomération, une zone doit satisfaire à trois critères basés sur (1) la taille minimum de la population utilisée pour définir une grande ville, (2) la densité de population minimum et (3) le temps de trajet maximum, par route, jusqu'à une grande ville.
- **Localisation des centres des grandes villes.** Cette cartographie est exécutée pour les villes satisfaisant à un critère de taille minimum sur base des données provenant de la base de données du Global Rural-Urban Mapping Project (GRUMP) sur les établissements humains.<sup>a</sup>

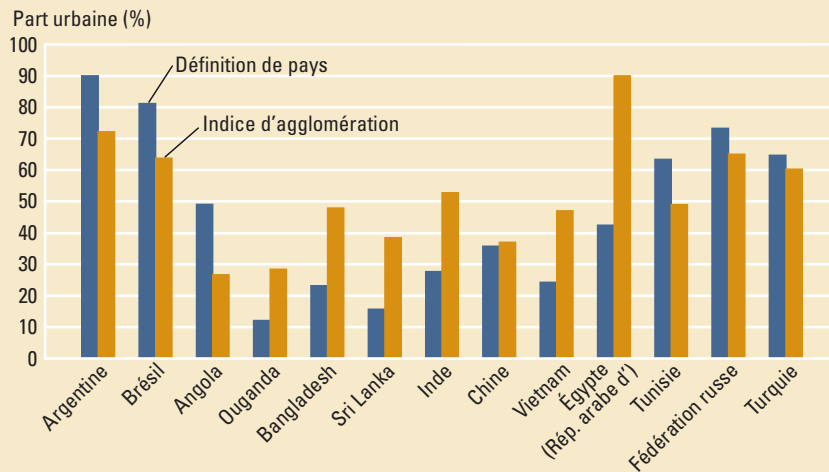
- **Détermination des limites de la grande ville.** Les limites du centre d'une grande ville sont calculées sur base du temps de trajet maximum nécessaire pour rejoindre le centre.
- **Quadrillage de la densité de population.** Des grilles sont créées à une résolution spatiale de 1 kilomètre en utilisant deux sources de données mondiales de quadrillage de la population, GRUMP et LandScan.<sup>b</sup>
- **Identification des zones.** Identifier les cellules de la grille qui remplissent les trois critères.
- **Totalisation des populations des différentes cellules.** Le résultat correspond à la population urbaine. La proportion de ce nombre par rapport à la population totale du pays est l'indice d'agglomération, une mesure sommaire de la part de la population qui vit dans les zones à forte densité.

Pour calculer l'indice, ce Rapport utilise des seuils de référence de 50 000 habitants pour la population minimum d'une grande ville, 150 habitants par kilomètre carré pour la densité de population et 60 minutes pour le temps de trajet maximum jusqu'à la grande ville la plus proche.

Les seuils de densité et de temps de trajet sont ceux utilisés par Chomitz, Buys et Thomas (2005). Le seuil de densité est le même que celui utilisé par l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE). Le seuil de 50 000 habitants pour une grande ville est raisonnable tant pour les pays développés que pour les pays en développement. Dans de nombreux pays en développement, plus de 10 % de la population totale se trouve dans des centres urbains dont la population est comprise entre 50 000 et 200 000 personnes. Parmi les exemples, on trouve le Chili en 2002, le Brésil en 2000 et la Malaisie en 2000, ces trois pays ayant environ 17 % de leur population nationale localisés dans des centres urbains comptant de 50 000 à 200 000 habitants. Sur la population urbaine de l'Inde en 2001, 20 % vivaient dans des établissements de cette taille.

Selon la base données des *Prospectives sur l'urbanisation du monde*, la part urbaine de la population mondiale, en 2000, était de 47 %. Si l'on se réfère aux critères de référence, ce rapport est de 52 % mais en utilisant un chiffre de 100 000 comme taille minimale de l'établissement, il est de 44 %, selon l'indice d'agglomération. Les estimations basées sur les niveaux nationaux peuvent donc produire des résultats très différents (voir figure de l'encadré).

#### L'indice d'agglomération permet des comparaisons internationales et peut produire des résultats différents en termes de parts urbaines de l'indice basé sur les définitions propres aux pays



Sources : Chomitz, Buys & Thomas, 2005 ; Nelson 2007 ; Satterthwaite, 2007 ; Nations-Unies, 2006.

a. La base de données du GRUMP sur les peuplements humains a été développée par le Consortium pour le Réseau international d'information sur les sciences de la Terre (CIESIN), à la Columbia University (<http://sedac.ciesin.columbia.edu/gpw/index.jsp>).

b. LandScan a été développé par le Laboratoire national d'Oak Ridge (<http://www.ornl.gov/sci/landscan/>).

rare. Il fallut attendre l'apparition du tram électrique avant que les choses changent.

Dans la détermination de l'accessibilité, et donc la forme et la configuration des villes, certains aspects de la géographie physique doivent

être pris en compte. L'île de Manhattan, à New York, est difficile d'accès, simplement à cause de sa géographie, de sorte qu'elle possède des gratte-ciels et une structure monocentrique classique, ainsi que la moitié de ses emplois localisés dans



un rayon de 5 kilomètres de Wall Street. Par contre, à Los Angeles, on doit agrandir la zone à un rayon de 18 kilomètres depuis le centre pour réunir une part aussi importante des emplois de la ville.<sup>18</sup> Il en résulte que la densité économique de New York est de 1,44 milliard de dollars en produit brut par kilomètre carré tandis que celle de Los Angeles est de 0,49 milliard de dollars.<sup>19</sup>

Au Royaume-Uni, Stevenage, Basildon et Crawley sont des cités-dortoirs qui desservent Londres. Environ 11 % du PIB de Londres est généré par les navetteurs de ces zones suburbaines.<sup>20</sup> De même, aux États-Unis, une marée de travailleurs converge quotidiennement vers Washington D.C. à partir des états voisins du Maryland et de Virginie. En 2005, la contribution nette des navetteurs de ces deux états à la production de Washington D.C. a été de 36, 4 milliards de dollars.

Au Maryland, le comté de Montgomery — qui se trouve à une distance à parcourir raisonnable du District de Columbia — a contribué, à lui seul, à hauteur de 6,4 milliards de dollars au produit brut de Washington.<sup>21</sup>

Le plus grand atout de l'indice d'agglomération est sa compatibilité entre les pays. Sur ce point, l'indice présente un avantage par rapport aux *Prospectives de l'urbanisation du monde* des Nations-Unies, qui contiennent « la population effective vivant dans les zones classifiées comme urbaines selon les critères utilisés par chaque zone ou pays. »<sup>22</sup> L'hétérogénéité à travers les pays peut rendre les comparaisons inter-pays trompeuses. Quelques exemples :

- *Inde.* Avec le critère de zone urbaine utilisé par la Zambie ou l'Arabie saoudite, définie comme étant un établissement comptant une population de 5 000 habitants ou plus, la part, pour l'Inde, de population vivant en zones urbaines en 1991 serait de 39 % au lieu du chiffre officiel de 26 %. En effet, selon ce critère, 113 millions d'habitants de 13 376 villages seraient reclassifiés en populations urbaines.
- *Mexique.* Sur base du critère officiel définissant un peuplement d'au moins 2 500 habitants comme étant urbain, la part urbaine de la population mexicaine était, en 2000, de 74,4 %. Mais si le seuil de population du peuplement était redéfini à 15 000 (le Nigeria et la Syrie, par exemple, utilisent un seuil de 20 000 habitants), cette proportion descendrait à 67 %.
- *Maurice.* En 2000, environ un quart de la population mauricienne vivait dans des peuplements dont la population allait de 5 000 à 20 000 habitants. Certains de ces peuplements sont des capitales de district mais aucune n'est classifiée comme urbaine. Si

elles l'étaient, la part urbaine de la population serait de plus de deux-tiers au lieu de moins de la moitié.

Au niveau régional, selon les données des *Prospectives sur l'urbanisation du monde*, l'Asie du Sud présente le paradoxe d'être la région la moins urbanisée (27 %) du monde tout en étant la plus densément peuplée. Selon l'indice d'agglomération, la part urbaine de l'Asie du Sud était, en 2000, de 42 %, la rendant ainsi plus urbanisée que l'Afrique subsaharienne et l'Asie de l'Est et Pacifique combinées (figure 1.3). Les *Prospectives sur l'urbanisation du monde* posent également un problème pour l'Amérique latine et les Caraïbes. En 2000, la part urbaine de cette région était plus grande que celle de la région Europe de l'Est et Asie centrale, et presque égale avec celle de l'OCDE. Les pays de l'OCDE possèdent un PIB moyen par habitant plus de six fois supérieur à celui du pays latino-américain moyen. Plus raisonnablement, l'indice d'agglomération indique qu'en 2000, la part urbaine de la région Amérique latine et Caraïbes était similaire à celle de la région Europe de l'Est et Asie centrale et de 15 % inférieure à celle de l'OCDE.

Malgré ces inconvénients, les données des *Prospectives sur l'urbanisation du monde* sont les seules informations disponibles pour effectuer des comparaisons dans le temps. L'indice d'agglomération n'est disponible que pour 2000, car les données de séries chronologiques sur les réseaux routiers, nécessaires à l'estimation du temps de trajet, ne le sont pas toujours. Ainsi, l'indice d'agglomération et la base de données des *Prospectives sur l'urbanisation du monde* doivent être considérées comme des sources de données complémentaires dans le cadre de l'étude de l'urbanisation et de la densité, ce Rapport utilisant des données provenant de ces deux sources.<sup>23</sup> Le calcul de mesures comparables de la part urbaine pour le passé est possible au moins pour quelques pays ; à l'avenir, cela doit devenir une priorité pour tous les pays.

### La concentration économique : plus l'endroit est riche, plus il est dense

Dans les premières phases du développement, lorsqu'une économie est principalement agricole, la population est dispersée sur des terres agricoles. Même les agglomérations et villes les plus grandes sont de petite taille. Les peuplements urbains y correspondent souvent à de petites villes portuaires et à des villes de marché fournissant les besoins locaux et échangeant les surplus de la production agricole. L'industrialisation s'accompagne d'un rapide processus d'urbanisation : de nouvelles villes naissent et les villes existantes se développent. À mesure

que la population afflue vers ces villes, plus vite que leurs limites ne s'étendent, la densité de population et la densité économique augmentent. À un stade relativement précoce du développement d'un pays, ceci débouche sur la mise en place immédiate d'une hiérarchie complète des endroits.

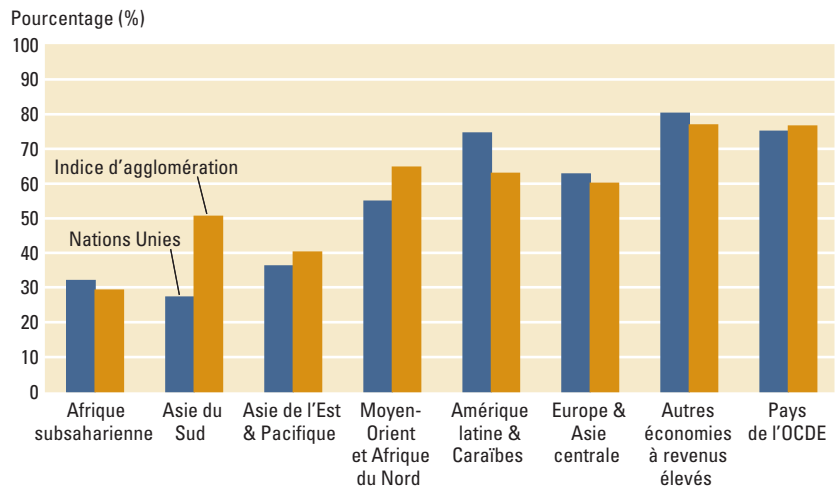
Deux transitions fondamentales caractérisent donc le développement économique. La première implique le passage d'une économie principalement agricole à une économie beaucoup plus orientée vers la fabrication. La seconde transition, traditionnellement considérée comme ayant lieu à un stade beaucoup plus avancé du développement, consiste en une transformation structurelle en une économie orientée vers les services. La première phase de l'urbanisation, qui se déroule à un rythme plus rapide, coïncide avec la transition de l'économie rurale à l'économie urbaine. La seconde phase de l'urbanisation, qui intervient à un niveau de développement beaucoup plus avancé et dont le rythme est plus lent, est liée à une évolution intra-urbaine. Dans la plupart des pays, ces transformations s'opèrent simultanément mais dans des zones différentes.

Pour mesurer la concentration, il est nécessaire de définir une zone. Le débat politique implique souvent une discussion sur la prépondérance urbaine, comme la question de savoir si les villes des pays en développement sont trop grandes ou trop petites. Les débats plus académiques utilisent une notion géographique plus pure de l'espace. Pour mesurer la concentration, ce chapitre recourt à deux unités spatiales : celle des villes principales et celle de la cellule de grille (de 1° de longitude sur 1° de latitude) la plus dense d'un pays.

### *Historiquement, la concentration croissante est rapide précède un tassement*

Selon une certaine définition, une ville est une zone géographique caractérisée par une concentration d'acteurs économiques.<sup>24</sup> Au niveau mondial, les 30 plus grandes villes, classées sur base de leur PIB, ont généré environ 16 % de la production mondiale en 2005, tandis que les villes du top 100 en génèrent presque 25 %. Les agglomérations urbaines de Tokyo et New York ont des PIB estimés (en parité de pouvoir d'achat) similaires, respectivement, à ceux du Canada et de l'Espagne, tandis que le PIB estimé de Londres est supérieur à celui de la Suède ou de la Suisse. De même, les villes principales des pays en développement sont à l'origine de parts disproportionnées des PIB nationaux de ces pays. En 2005, la ville de Mexico a contribué pour 30 % au PIB du Mexique malgré le fait qu'elle n'occupe que 0,1 % de son territoire.

**Figure 1.3 L'indice d'agglomération aide à comparer l'urbanisation entre les pays**

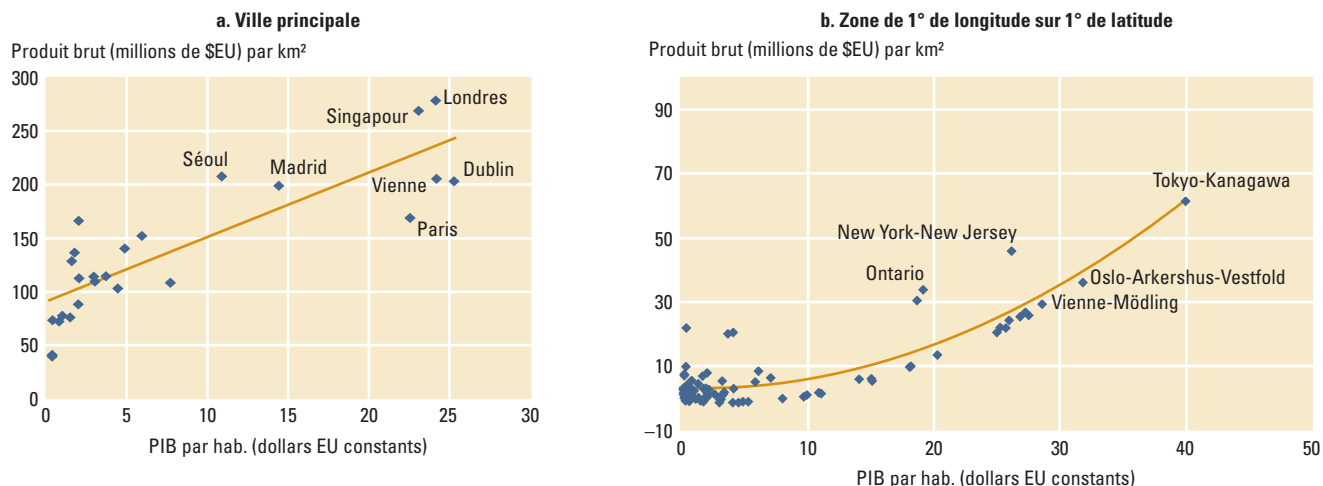


Sources : Chomitz, Buys & Thomas, 2005 ; Nelson, 2008 ; Satterthwaite, 2007 ; Nations-Unies, 2006.

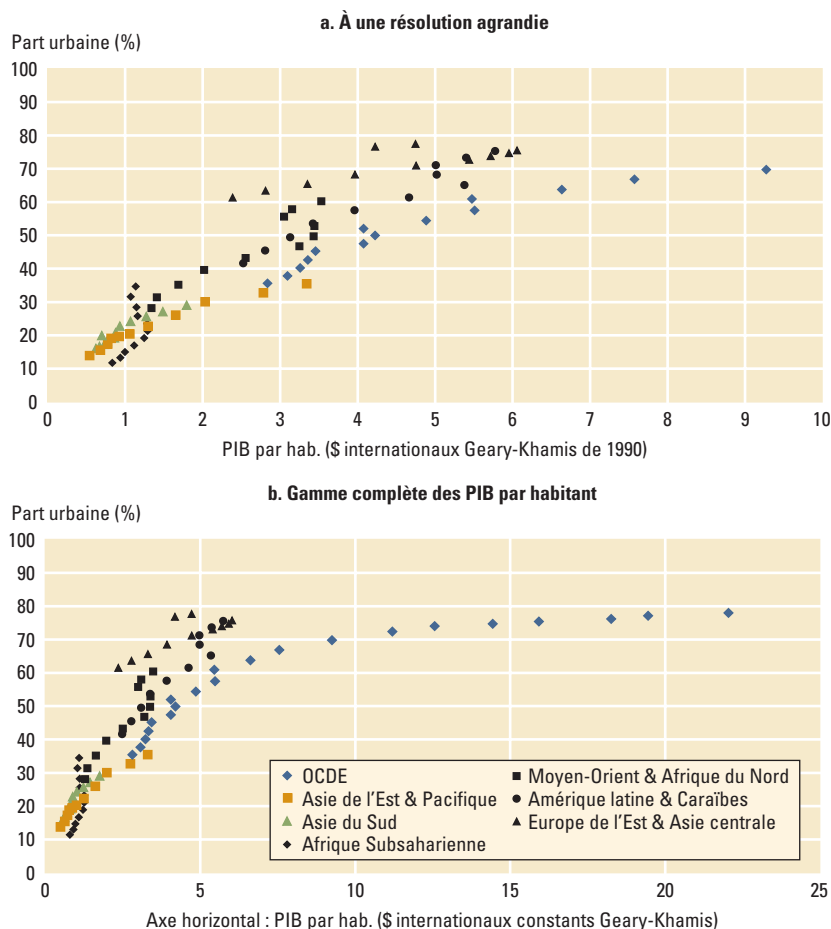
Luanda a contribué pour une part similaire au PIB de l'Angola, tout en n'occupant qu'une petite fraction (0,2 %) de sa superficie. Similairement, les plus grandes villes de Hongrie, du Kenya, du Maroc, du Nigeria et d'Arabie saoudite — Budapest, Nairobi, Casablanca, Lagos et Riyad — ont contribué pour environ 20 % au PIB total de leur pays alors qu'elles n'occupent que moins de 1 % de leur territoire.<sup>25</sup>

La densité, définie en tant que PIB en parités de pouvoir d'achat par kilomètre carré, croît avec le niveau de développement, les zones les plus denses du monde se situant dans les pays les plus riches. Parmi les villes, Dublin, Londres, Paris, Singapour et Vienne se trouvaient, en 2005, en tête du classement, avec plus de 200 millions de dollars de produit brut par kilomètre carré. Parmi les régions, Tokyo-Kanagawa, New-York-New Jersey, Oslo-Akershus et Vienne-Mödling formaient les cellules (de 1° de longitude sur 1° de latitude) de grille les plus denses, générant plus de 30 millions de dollars de produit brut par kilomètre carré (figure 1.4).

Un siècle de données sur les parts urbaines agrégées et deux siècles d'estimations des populations des villes principales suggèrent que l'urbanisation est d'abord rapide avant de ralentir. Les pays en développement — particulièrement ceux d'Afrique et d'Asie — se situent dans des phases durant lesquelles les parts urbaines augmentent de manière brusque. Les populations d'Europe de l'Ouest et d'Amérique du Nord, qui ont traversé la même phase il y a un siècle, l'ont, en toute logique, oublié. Les économies émergentes telles que la République de Corée, qui se sont développées rapidement, fournissent les meilleurs études de cas pour comprendre le rythme et les tendances de la concentration géographique. Leur expérience présente la

**Figure 1.4 Plus un pays est riche, plus sa masse économique est concentrée**

Sources : Les estimations de l'équipe RDM sont basées sur World Bank (2007) et des bases de données de [www.citymayor.com](http://www.citymayor.com) et [www.gecon.yale.edu](http://www.gecon.yale.edu).

**Figure 1.5 Le rythme d'urbanisation des pays en développement est similaire à celui des premiers pays à s'être développés**

Sources : Maddison, 2006 ; Nations Unies, 1969 ; Nations Unies, 1949 ; Nations Unies, 1952 ; Historical Data-base of the Global Environment ; Nations Unies, 2006.

croissance la plus graduelle parmi les nations les plus riches d'aujourd'hui.

Au niveau agrégé, si l'on se base sur les parts de populations se trouvant en zones urbaines, le modèle d'urbanisation des pays en développement d'Asie, d'Afrique, du Moyen-Orient et d'Amérique latine au cours des 50 dernières années reproduit étroitement la première partie du parcours historique emprunté par les pays de l'OCDE entre 1900 et 2000 (figure 1.5). L'urbanisation en Asie reflète la phase d'urbanisation rapide vécue par les pays de l'OCDE pendant le 19<sup>e</sup> siècle. De même, les transformations géographiques dans les régions Amérique latine et Caraïbes, Europe de l'Est et Asie centrale et Moyen-Orient et Afrique du Nord sont qualitativement similaires à celles rencontrées par les membres de l'OCDE dans la première phase de l'urbanisation. Quantitativement, les parts urbaines des régions Amérique latine et Caraïbes et Europe de l'Est et Asie centrale sont plus importantes que celles de l'OCDE à revenus équivalents.

Ceci peut, toutefois, être le résultat d'un artéfact des données. Les données de la base des *Prospectives sur l'urbanisation du monde* surestiment systématiquement — d'un point de vue strictement définitionnel — les parts urbaines des régions Amérique latine & Caraïbes, Europe de l'Est et Asie centrale et Afrique subsaharienne. Il se peut que la conclusion la plus prudente à adopter soit que le modèle de l'urbanisation — la relation entre la croissance économique et l'urbanisation — n'est pas dépourvu de précédent. Même en Afrique subsaharienne, la période d'urbanisation rapide comprise entre 1970 et 1995, bien qu'elle se soit caractérisée par une croissance négative du PIB par habitant, s'est accompagnée d'une croissance plus

### ENCADRÉ 1.4 L'urbanisation de l'Afrique reflète son industrialisation

Entre 1970 et 1995, les populations urbaines de l'Afrique subsaharienne se sont développées au rythme de 5,2 % par an tandis que leur PIB par habitant se réduisait de 0,66 % par an. Depuis le travail de Fay et Opal (2000), beaucoup arguent que l'urbanisation n'accompagne pas nécessairement le développement, avec, à l'esprit, l'Afrique subsaharienne (Commission pour l'Afrique, 2005). Mais Satterthwaite (2007) remet en cause la pertinence des chiffres relatifs à la population urbaine utilisés dans de nombreuses études. Beaucoup étant basés sur des projections, certains pourraient avoir été nettement surestimés.

Le problème est le manque de recensements réguliers des populations. Pour le Tchad et l'Érythrée, les projections pour la période allant de 1950 à 2030 ont été basées sur un seul recensement de population. Celles concernant la République démocratique du Congo sont basées sur deux observations, la plus récente datant de 1984. Il est donc raisonnable de ne prendre en considération que les chiffres des pays qui ont fait l'objet d'au moins deux recensements au cours de la période étudiée

(1970-95), un recensement ultérieur à 2000 pour des estimations plus pertinentes de la population, une population d'au moins 1 million d'habitants en 1995 et des données sur la valeur ajoutée sectorielle pour 1970 et 1995.

Ces critères réduisent l'échantillon à 10 pays : le Bénin, le Botswana, la République centrafricaine, le Ghana, la Mauritanie, le Niger, le Rwanda, le Sénégal, la Zambie et le Zimbabwe. De ces 10 pays, cinq ont connu des conflits au moins une fois, ce qui n'est pas le cas des cinq autres, au cours de cette période. Les résultats ne semblent pas différer systématiquement entre ces deux groupes de pays. Les principales conclusions sont les suivantes.

- À l'exception du Botswana, ces pays ont connu, en moyenne, un doublement de leur population, mais seulement 60 % de croissance cumulée de leur PIB. La croissance de la population a dépassé les augmentations de la valeur ajoutée brute et le PIB par habitant a chuté.
- La croissance de la population urbaine et la croissance totale du PIB sont directement

corrélées. Les pays à la croissance la plus rapide en termes de PIB total – un doublement de leurs économies – ont également expérimenté la croissance la plus rapide de leur population urbaine – un quadruplement. Les pays en tête de l'échantillon sont le Bénin et le Zimbabwe. En outre, le rythme de l'urbanisation était directement corrélé à la croissance des industries et des services, qui sont des activités prédominantes dans les zones urbaines.

Ces tendances ne confortent pas la thèse d'une urbanisation africaine sans croissance. Au contraire, les pays ayant connu une forte croissance de leur PIB ont également vu leur population urbaine croître rapidement, et l'urbanisation rapide est allée de pair avec de fortes croissances dans les industries et services. Un contrefactuel serait une Afrique sans urbanisation, avec une croissance économique encore plus lente, des pertes de PIB par habitant encore plus importantes et des augmentations de la pauvreté.

Sources : Fay & Opal, 2000 ; Satterthwaite, 2007 ; United Nations, 2006.

importante du PIB total. L'urbanisation s'est également accompagnée d'une croissance rapide des industries et des services (voir encadré 1.4).

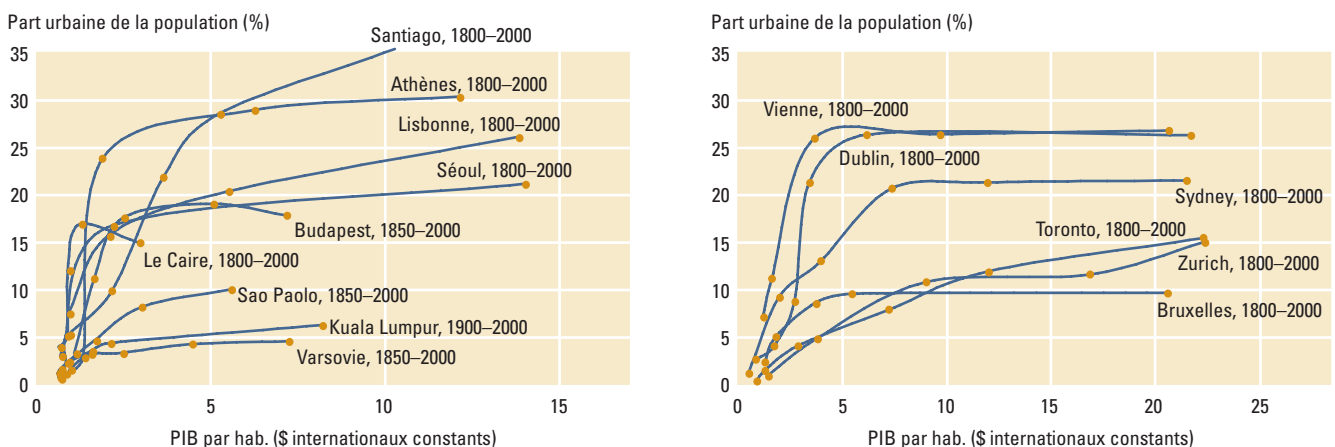
À un niveau désagrégé, la part de population de la ville principale d'un pays produit une tendance qualitativement identique et non linéaire de concentration à croissance initiale rapide suivie d'un nivellement (figure 1.6). Cette intensification de la masse économique au sein des plus grandes villes d'un pays est observée pour un large intervalle de revenus, de Budapest, du

Caire, de Kuala Lumpur et de Varsovie à Athènes, Lisbonne, Santiago et Séoul. Ces évolutions caractérisent également les essors de Bruxelles, Dublin, Sydney, Toronto, Vienne et Zurich au cours des deux siècles suivant 1800.

### Aujourd'hui, à nouveau, une concentration en croissance rapide suivie d'un tassement

Une tendance similaire réapparaît dans les comparaisons contemporaines entre le niveau de développement d'un pays et la concentration de

Figure 1.6 La densité s'intensifie rapidement dans la première phase de l'urbanisation, avant de ralentir



Sources : Les estimations de l'équipe RDM sont basées sur la Staff City Population Database, Groupe Établissements humains, Institut international pour l'environnement et le développement (IIED). Les données de 1950 à aujourd'hui proviennent principalement de United Nations (2006). Les données d'avant 1950 proviennent principalement de Chandler et Fox (1974), Chandler (1987) et Showers (1979). Pour l'Amérique latine, les données proviennent également d'une étude de 194 recensements publiés.

sa densité. La relation est robuste. Elle vaut pour une variété de mesures de la concentration, qu'il s'agisse de l'indice d'agglomération, du produit brut ou de la densité de la consommation des ménages et ce, quelle que soit l'échelle géographique utilisée : une zone de 1 kilomètre carré, une ville, une cellule de grille de 1° de longitude sur 1° de latitude ou d'un secteur urbain agrégé.

**Zones locales de 1 kilomètre carré.** Les indices d'agglomération estimés produisent une tendance similaire aux séries chronologiques historiques : une densité en croissance rapide pour les pays pendant la première phase de l'urbanisation (figure 1.7). Cette forte proportionnalité directe entre la part urbaine et le développement vaut jusqu'à un PIB par habitant d'environ 10 000 dollars. Cette urbanisation naissante s'associe à une intensification du nombre de personnes migrant des zones rurales vers les zones urbaines. Par la suite, le rythme de l'urbanisation ralentit et la densité se tasse à mesure que la part urbaine dépasse les 60 % et que le niveau du PIB par habitant atteint 10 000 dollars. À quelques rares exceptions près, les pays dont le PIB par habitant est supérieur à 25 000 dollars ont un indice d'agglomération supérieur à 70 %. Même pour les exceptions (l'Autriche, le Danemark, l'Irlande, la Norvège et la Suède), l'indice est toujours supérieur à 50 %.

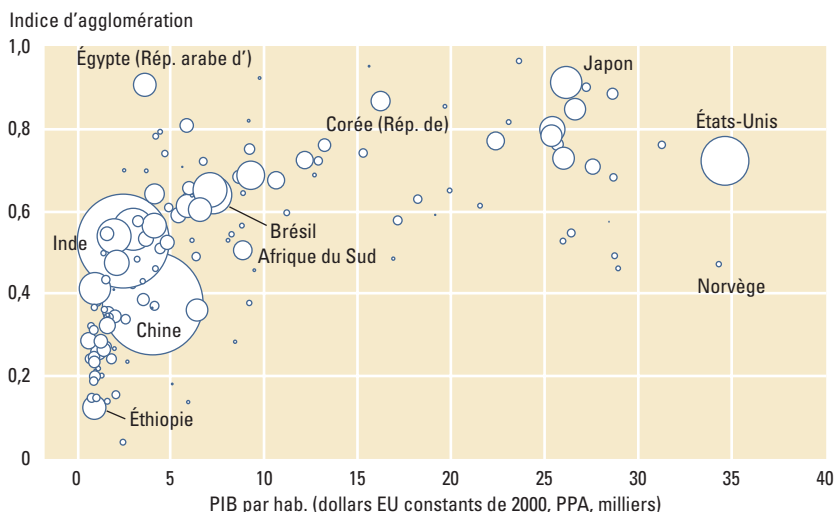
**Zones définies administrativement.** Si l'on considère des villes individuelles comme l'unité géographique de référence, une proportionnalité concave directe existe entre le niveau

de développement du pays et leur prépondérance — la part de population urbaine vivant dans la ville principale d'un pays, une mesure de la concentration souvent utilisée dans les travaux de recherche. Similaire à la relation existant entre les agglomérations et le niveau de développement, la prépondérance augmente aussi rapidement avant de se stabiliser au cours des phases ultérieures de l'urbanisation (voir figure 1.8, planche a). Les densités de la population et de la production sont fortement corrélées, mais la densité de la population reste en deçà de la concentration géographique de la masse économique. La densité permet l'exploitation des économies d'agglomération, qui constituent aussi l'une des causes de la densité. Les économies d'agglomération, c'est-à-dire les bénéfices qu'offre la proximité aux entreprises et travailleurs, augmentent les chances de voir la densité de la production augmenter plus que proportionnellement en même temps que l'emploi ou la densité de population.

**Zones de 1° de longitude sur 1° latitude.** Si l'on se base sur un quadrillage terrestre pour évaluer la concentration en tant que produit brut de la cellule la plus dense dans le PIB national, la concentration de densité de la masse économique augmente rapidement parmi les pays dont le PIB par habitant est inférieur à 15 000 dollars, avant de se stabiliser et de disparaître progressivement dans les pays à revenus supérieurs (voir figure 1.8, planche b).

**Zones urbaines des pays.** La concentration, aujourd'hui mesurée sur base de la consommation plutôt qu'à partir de la population ou du PIB, suggère la même proportionnalité concave avec le niveau de développement. Par exemple, les parts urbaines de la consommation des ménages au Malawi et au Cameroun à des PIB par habitant respectifs de 150 et 700 dollars, sont de 36 et 48 % respectivement. À environ 63 %, ces parts urbaines sont plus élevées en Jordanie et en République arabe d'Égypte, dont le PIB par habitant avoisine les 1 600 dollars et atteignent 80 % au Panama et en Pologne, avec des PIB par habitant de 3 500 et 5 000 dollars, respectivement (voir figure 1.8, planche c).<sup>26</sup> Durant la période 2000-2005, la croissance moyenne de la population urbaine des pays à faible revenu était de 3 % par an, c'est-à-dire plus rapide que celle est pays de la tranche supérieure des revenus intermédiaires (1,3 %) et à revenu élevé (0,9 %).

**Figure 1.7 La part de la population vivant dans les agglomérations urbaines augmente avec le niveau de développement (indice d'agglomération, utilisant une échelle géographique de 1 kilomètre carré)**



Sources : Calculs de l'Équipe du Rapport sur le développement dans le monde 2009 à partir de Nelson (2008) et Banque mondiale (2006).

Note : La taille de chaque cercle indique la taille de la population du pays concerné. PPA = parité de pouvoir d'achat. L'indice d'agglomération utilise les critères suivants : densité de 150 habitants ou plus par km<sup>2</sup> ; temps de trajet de 60 minutes ou moins vers l'établissement le plus proche ; population supérieure à 50 000 habitant.

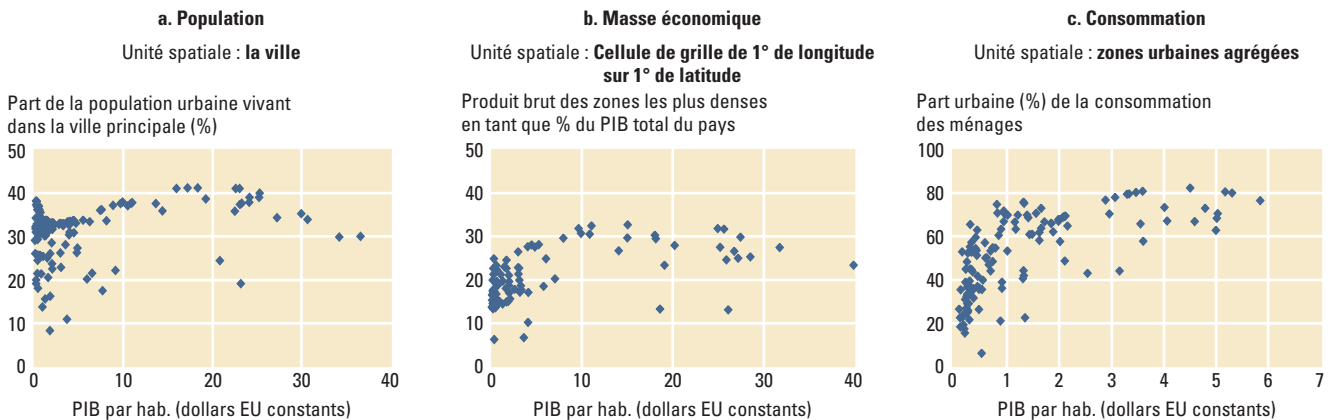
### Une variété de lieux plus grands et plus denses

Il ressort des faits stylisés de la transformation géographique que les pays à revenus élevés disposent d'un portfolio de lieux comptant une



**Figure 1.8 La concentration géographique de la population, du produit brut et de la consommation des ménages augmente brusquement avec le développement, puis se stabilise**

Données inter-pays, fin des années 90 et années 2000



Sources : Les estimations de l'Équipe du Rapport sur le développement dans le monde 2009 sont basées sur Banque mondiale (2007), Nordhaus (2006) et plus de 120 enquêtes auprès des ménages dans plus de 75 pays.

proportion significativement plus importante de grands établissements et une proportion plus faible de petits établissements que les pays à revenus intermédiaires. Ces derniers ont, eux, une proportion beaucoup plus importante d'établissements de taille moyenne que les pays à faibles revenus. Parmi ceux-ci, environ trois-quarts de la population vit dans de petits peuplements de moins de 20 000 âmes et seulement 10 % dans des agglomérations urbaines de plus de 1 million d'habitants. Dans les pays à revenu élevé, c'est l'inverse qui se vérifie (voir tableau 1.1). Moins d'un quart de la population vit dans de petits établissements de moins de 20 000 personnes et environ la moitié dans de grands établissements de plus de 1 million d'habitants.

Au stade naissant de l'urbanisation, le portefeuille de lieux, dans un petit pays ou dans une partie de grand pays, telle qu'une province ou même un grand secteur, peut être évalué à 75 % de zones rurales et 25 % de zones urbaines, tous les établissements possédant une densité relativement faible. À mesure que l'urbanisation — toujours à un stade de transformation prédominante des zones rurales en zones urbaines stimulée par l'industrialisation — s'accélère et que la région ou la province se développe pour atteindre un PIB par habitant de 10 000 dollars, la distribution des établissements se résumera à deux parts à peu près égales de 50 % pour les zones rurales et les zones urbaines. Au cours d'une phase d'urbanisation plus avancée — à présent des transformations intra-urbaines au sein d'une zone postindustrielle —, la distribution de la population sera d'environ 75 % en zones urbaines et 25 % en zones rurales.

Cette schématisation correspond bien à l'expérience des États-Unis. En 1690, lorsque le PIB

moyen par habitant était d'à peine 500 dollars (internationaux de 1990),<sup>27</sup> la principale ville de l'Amérique coloniale britannique était Boston. Avec une population de 7 000 habitants, toutefois, Boston était, selon les standards contemporains, à peine plus développée qu'une petite agglomération. Dans la hiérarchie urbaine, seules trois autres villes possédaient des populations supérieures à 2 500 habitants, parmi lesquelles New York et Philadelphie. La première phase de l'industrialisation américaine s'accompagna d'une augmentation de la part urbaine, qui passa de 7 % en 1820 à 20 % en 1860, tandis que le PIB par habitant grimpa de 1 257 à 2 170 dollars (internationaux de 1990). Durant cette période, la population de la ville principale, à présent New York, passa de 123 706 à 805 651 habitants. Cette croissance rapide permit à la hiérarchie urbaine de se développer et de s'étendre.

Le nombre de villes comptant une population supérieure à 1 million d'habitants passa d'une seule, New York, en 1820 à neuf en 1860. Toutes ces villes se trouvaient dans le Nord-est, d'où l'industrialisation était partie. À mesure que la transformation géographique s'opérait et que les États-Unis achevaient leur transition pour devenir une économie industrielle mature, la densité de population, dans un échantillon

**Tableau 1.1 La taille des établissements urbains croît avec le développement**

| Taille de la population                           | Pays à faible revenu (%) | Pays à revenu intermédiaire (%) | Pays à revenu élevé (%) |
|---|--------------------------|---------------------------------|-------------------------|
| Petits établissements : moins de 20 000           | 73                       | 55                              | 22                      |
| Établissements moyens : entre 20 000 et 1 million | 16                       | 25                              | 26                      |
| Grands établissements : plus de 1 million         | 11                       | 20                              | 52                      |

Source : Banque mondiale, 2007.

constant de villes américaines avec des populations supérieures à 25 000 habitants, passait de 7 230 à 8 876 habitants par mile carré. La superficie moyenne des villes passa d'environ 19 à 40 miles carrés.<sup>28</sup> Les villes devinrent simultanément plus denses et plus étendues.

### **La convergence entre zones rurales et zones urbaines, et au sein des villes**

Une géographie économique « accidentée » qui répartit de façon irrégulière la production et la population dans l'espace d'un pays est une caractéristique naturelle du fonctionnement d'une économie de marché. Ce caractère accidenté tend à se prononcer davantage au cours du développement d'un pays. Une question récurrente est celle de l'impact de ceci sur la distribution géographique de la pauvreté, de la consommation et des autres standards de vie. La réponse à cette question peut déterminer la durabilité du processus de concentration sur les plans politique et social.

#### ***Les disparités de bien-être entre zones rurales et urbaines : d'abord importantes, puis en diminution***

On peut s'attendre à ce que les disparités entre zones rurales et urbaines en termes de productivité, salaires et bien-être soient importantes dans les premières phases du développement. Elles sont causées par une concentration rapide et croissante de la masse économique dans les villes et agglomérations d'un pays lors de ces premiers stades. L'agglomération du capital, des consommateurs et des travailleurs engendre rapidement des avantages au plan de la production, tandis que les coûts de transport limitent les bénéfices à la localité. Ces marchés locaux agrandis permettent aux entreprises de répartir les coûts fixes de production sur un plus grand nombre de consommateurs, ce qui dégage des bénéfices en termes de coûts et de productivité.<sup>29</sup> Ceci débouche sur des salaires plus élevés dans les villes et agglomérations, ainsi que sur une gamme plus diversifiée de produits et services.

La concentration de la masse aide également à assurer une meilleure fourniture des infrastructures et équipements de santé publique élémentaires dans les zones urbaines. Avec les disparités de salaires, elle promeut la divergence dans des mesures plus basiques du bien-être entre zones rurales et urbaines.<sup>30</sup> Toutefois, les disparités commencent à se réduire à mesure que le processus d'urbanisation ralentit et que l'aptitude des pouvoirs publics se renforce. L'exode rural de la population et des travailleurs réduit les surplus de main-d'œuvre dans l'agriculture,

ainsi que la compétition entre travailleurs sur les marchés de l'emploi ruraux. En outre, le progrès technologique, générateur d'économies de main-d'œuvre, libère celle-ci pour la migration urbaine et améliore la productivité. Avec le temps, les investissements et redistributions fiscales fournissent aux ruraux un meilleur accès local aux commodités de base, telles qu'une source permanente d'eau courante salubre, l'hygiène et l'électricité, ainsi que l'éducation et les soins de santé. En effet, avec le développement et le temps, la géographie économique d'un pays se rapproche d'un équilibre « naturel » entre les niveaux de bien-être des résidents urbains et ruraux. Dans ce cas de figure, les gens choisissent de vivre où ils bénéficieront du meilleur niveau de vie tant sur le plan matériel que non matériel. La République islamique d'Iran fournit un exemple de cette convergence entre zones rurales et urbaines (voir encadré 1.5).

Des observations concernant les actuels pays industrialisés suggèrent que le développement a, pour l'essentiel, éliminé les disparités entre zones urbaines et rurales. Des parts urbaines élevées et la densité économique concentrée vont de pair avec des différences minimales dans les niveaux de vie ruraux et urbains pour une variété d'indicateurs. Les 15 pays qui ont rejoint l'Union européenne avant 2004, possédant tous un PIB par habitant supérieur à 13 000 dollars (internationaux de 1990), considèrent le taux de chômage comme une cible prioritaire des politiques.<sup>31</sup> Mais les différences entre zones rurales et urbaines ne devraient pas constituer une préoccupation politique. Les taux de chômage sont de 10,1 % pour les zones urbaines et de 9,9 % pour les zones rurales. Cette tendance est présente également chez les jeunes : 19,4 % dans les zones urbaines pour 18,7 % en milieu rural. Les taux de participation de la force de travail en zones urbaines et rurales sont, respectivement, de 68,3 et 69,4 %.<sup>32</sup> En Angleterre, le degré élevé d'égalité entre milieux ruraux et urbains en termes de bien-être se reflète par des revenus disponibles similaires : en effet, à 522 livres sterling, le revenu disponible des villages est 10 % plus élevé que celui des villes, qui est de 476 livres sterling.<sup>33</sup>

Pour 21 des 30 pays de l'OCDE, plus le PIB par habitant était élevé en 2003,<sup>34</sup> plus le ratio entre le PIB par habitant des zones urbaines prédominantes et celui des zones rurales était faible (voir figure 1.9).<sup>35</sup> En République tchèque, Hongrie, Pologne, République slovaque et Turquie, où le PIB moyen par habitant est inférieur à 10 000 dollars (internationaux de 1990), le PIB par habitant des zones urbaines est deux à trois fois supérieur. Mais dans les

### ENCADRÉ 1.5 Urbanisation et réduction des disparités entre zones rurales et urbaines en République islamique d'Iran

Les disparités entre zones rurales et urbaines ont diminué en Iran. En 1976, à la veille de la révolution iranienne, le revenu moyen des ménages en zones rurales n'équivalait qu'à 44 % de celui des zones urbaines. En 2005, il avait grimpé à 63 %.

Le gouvernement du Chah favorisait les villes par rapport aux campagnes. Le contrôle des prix des produits alimentaires de première nécessité déprimait les revenus agricoles. Des tarifs douaniers élevés, des interdictions d'importation et l'attribution de licences aux produits industriels soutenaient les prix des produits manufacturés et nuisaient au pouvoir d'achat des agriculteurs. Une stratégie de développement autocentrée et orientée vers la demande finale intérieure amplifia la migration interne vers Téhéran et quelques autres grandes villes. Pour chaque indicateur de développement, les performances du centre étaient bien meilleures que celles des régions périphériques. En 1973, le taux de pauvreté était de 23 % dans le centre et de 42 % pour le pays. Cette inégalité spatiale coïncidait avec la géographie ethnique du pays, alimentant ainsi les tensions.

Que s'est-il passé depuis l'engagement, pris en 1979, d'aborder le problème de ces disparités spatiales ?

- Premièrement, la part de la population urbaine a augmenté, passant de 49 à 67 % entre 1979 et 2005. Il s'agit ici de la continuation d'une tendance à long terme : la population urbaine se développait de 5,4 % par an (6 % à Téhéran) entre 1966 et 1976.
- Deuxièmement, le fossé entre zones rurales et urbaines en matière de revenus des ménages s'est rétréci. Entre 1976 et 1984, la valeur ajoutée agricole a augmenté de 31 %, c'est-à-dire deux fois la cadence de l'économie hors production pétrolière. L'une des raisons de cette croissance fut que les prix à la ferme avaient augmenté de 55 %. Une autre raison était que davantage de capitaux étaient investis dans des projets visant à accroître la productivité des petites et moyennes exploitations agricoles. La croissance pourrait également être attribuée au fait que la production agricole de la République islamique d'Iran est dominée par le secteur privé, alors que les entreprises industrielles et fournisseurs de services ont été nationalisés peu après la révolution, ce qui a altéré leur efficacité.
- Troisièmement, les indicateurs de développement humain ruraux et urbains se sont

améliorés, y compris dans les provinces pauvres. Entre 1976 et 1996, le taux d'alphabétisation chez les femmes est passé de 17 à 62 % (de 56 à 82 % pour les citadines). Au cours de la période 1994-2000, la mortalité infantile et la mortalité des moins de 5 ans chuta rapidement dans les provinces les plus pauvres.

- Enfin, quatrièmement, la pauvreté globale a chuté. Le taux de pauvreté national était de 8,1 % en 2005, avec des différences relativement modestes entre la pauvreté rurale et urbaine (10 et 7,1 % respectivement).

Cela dit, les taux provinciaux de pauvreté varient toujours considérablement, variant entre 1,4 et 23,3 %. L'engagement politique pour une équité spatiale a produit des résultats variés au cours des 30 dernières années : un déclin de la pauvreté globale et une convergence des standards de vie ruraux et urbains mais des différences persistantes en matière de standards de vie entre provinces.

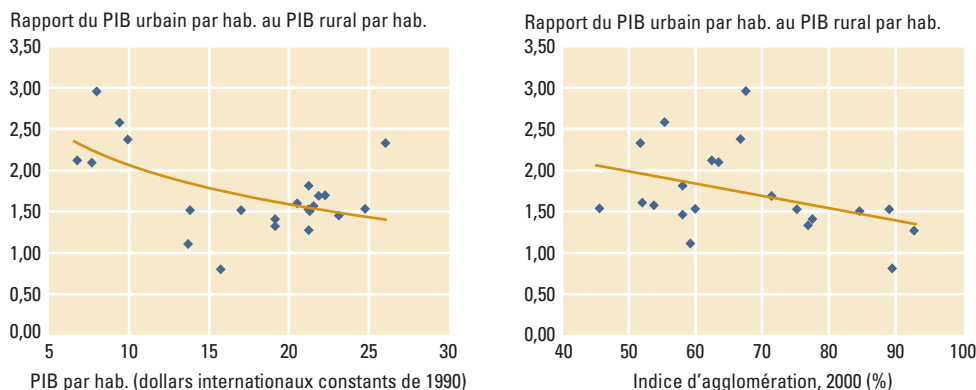
Source : Basé sur une contribution d'Anton Dobro-nogov, Alexander Kremer et alii.

pays de l'OCDE, dont le PIB moyen par habitant dépasse 10 000 dollars, le ratio est compris entre 1 et 2 (excepté pour la Norvège). Étant donné les mécanismes bien développés de redistribution fiscale de ces pays et les différences démographiques en termes d'âge entre zones rurales et zones urbaines, ces disparités de PIB par habitant vont augmenter les différences entre zones urbaines et rurales, entre autres, dans les niveaux moyens de revenu disponible personnel

et de consommation. L'indice d'agglomération produit la même tendance qualitative.

Dans ces pays, les disparités entre zones rurales et urbaines étaient importantes tout au long du 19<sup>e</sup> siècle, jusqu'au début du 20<sup>e</sup>. Au 19<sup>e</sup> siècle, la richesse par homme adulte était, en Suède, plus de 200 % plus élevée dans les zones urbaines que dans les zones rurales. Cette proportion était de 150 % en Finlande (voir tableau 1.2). Dans l'Angleterre en pleine urbanisation des années 1830,

**Figure 1.9 Les disparités entre zones urbaines et rurales en matière de PIB par habitant ont tendance à être moins importantes dans les pays riches de l'OCDE**



Source : Équipe RDM 2009, à partir de données de l'OCDE (2007), pp. 1–256.

**Tableau 1.2 Les disparités entre zones rurales et urbaines en matière de salaires, richesse et consommation caractérisent le développement au cours des deux derniers siècles**

| Pays (année)                                   | Disparités rurales-urbaines (%) | Description/Echantillon de pays  |
|--|---------------------------------|--|
| Suède (1805)                                   | 221,0                           | Richesse par homme adulte dans les zones urbaines et rurales.  |
| Finlande (1805)                                | 146,0                           | Richesse par homme adulte dans les zones urbaines et rurales.  |
| Angleterre (1830s)                             | 73,2                            | Les salaires urbains sont les salaires des ouvriers du bâtiment et les salaires ruraux sont ceux des ouvriers agricoles.   |
| France (1882)                                  | 29,0                            | Les salaires urbains sont des salaires de travailleurs non qualifiés dans la capitale régionale (chef-lieu de département) et les salaires ruraux sont les salaires agricoles moyens.  |
| France (1911)                                  | 51,0                            |  |
| États-Unis (1925)                              | 28,0                            | Les salaires urbains sont des salaires du secteur de la fabrication et les salaires ruraux sont des salaires agricoles.  |
| États-Unis (1935)                              | 75,0                            |  |
| Pays en développement (19 <sup>e</sup> siècle) | 51,2                            | Les salaires urbains sont ceux d'ouvriers non qualifiés et les salaires ruraux sont des salaires agricoles, incluant les paiements en nature. Les pays inclus sont l'Argentine (1872), l'Australie (1887), le Danemark (1872), la France (1892, 1801), la Hongrie (1865), le Japon (1887) et les États-Unis (1820-29, 1890).   |
| Pays en développement (20 <sup>e</sup> siècle) | 41,4                            | Les salaires urbains sont basés sur ceux de travailleurs non qualifiés de la construction et les salaires agricoles sont des salaires agricoles en espèces. La moyenne est basée sur 19 pays (1960-1970) : Argentine, Cameroun, Chili, Costa Rica, Côte d'Ivoire, Guatemala, Kenya, Pakistan, Malawi, Malaisie, Maroc, Mexique, Panama, Sri Lanka, Tanzanie, Trinité-et-Tobago, Tunisie, Uruguay et Venezuela (Rép. bolivarienne du).  |
| Pays en développement (21 <sup>e</sup> siècle) | 42,0                            | Basé sur la consommation des ménages par habitant après vérification des caractéristiques des ménages. La disparité moyenne est basée sur 72 pays (2000-2005) : Afrique du Sud, Arménie, Angola, Bangladesh, Belize, Bénin, Bhoutan, Bolivie, Brésil, Burkina Faso, Burundi, Bulgarie, Cambodge, Cameroun, Chili, Colombie, Congo (Rép. dém. du), Costa Rica, Côte d'Ivoire, Croatie, Djibouti, Equateur, Egypte (Rép. arabe d'), Ethiopie, Gambie, Géorgie, Ghana, Guatemala, Guinée, Guyane, Honduras, Hongrie, Inde, Indonésie, Jamaïque, Jordanie, République kirghize, Madagascar, Malawi, Maldives, Mali, Maroc, Mauritanie, Mexique, Moldavie, Mongolie, Mozambique, Népal, Nicaragua, Nigeria, Ouganda, Pakistan, Panama, Paraguay, Pérou, Philippines, Pologne, Roumanie, Russie (Fédération de), Rwanda, Salvador, Sénégal, Sri Lanka, Swaziland, Tadjikistan, Tanzanie, Tchad, Thaïlande, Timor oriental, Ukraine, Vietnam et Zambie. |

Sources : Suède et Finlande, 1805 : Soltow, 1989, tableau 1, p. 48 ; Angleterre, années 1830 : Williamson, 1987, tableau 3, p. 652 ; France, 1882, 1911 : Sicsic, 1992, tableau 2, p. 685 ; États-Unis, 1925, 1935 : Alston & Hatton, 1991, tableau 3, p. 93 ; Pays en développement (19<sup>e</sup> siècle) : Clark, 1957, tableau II, pp. 526-31 ; Pays en développement (20<sup>e</sup> siècle) : Squire, 1981, tableau 30, p. 102 ; Pays en développement (21<sup>e</sup> siècle) : estimations de l'équipe RDM 2009 basées sur des enquêtes auprès des ménages de pays individuels pour 72 pays ; l'ensemble de données est décrit en détails dans Montenegro & Hirn (2008).

Note : La disparité rurale-urbaine (en termes nominaux) est calculée en tant que différence de salaires, gains, richesse ou consommation entre les zones urbaines et les zones rurales relatives aux moyennes rurales.

les salaires étaient 75 % plus élevés dans les zones urbaines que dans les zones rurales. La France et les États-Unis connurent d'importantes augmentations de l'avantage de salaire urbain pendant les périodes 1882-1911 et 1925-1935. En effet, aux États-Unis, les primes ont presque triplé en une décennie.<sup>36</sup> Pour les pays en développement du 19<sup>e</sup> siècle, dont l'Australie, le Danemark, la France, le Japon et les États-Unis, les salaires nominaux urbains étaient 50 % supérieurs.

Les pays en développement contemporains se trouvent toujours dans la première phase de l'urbanisation et, logiquement, présentent d'importantes disparités entre zones urbaines et rurales en termes de productivité et de revenus. Pour un échantillon de pays en développement des années 60 — parmi lesquels la Malaisie, le Mexique et Trinité-et-Tobago, qui ont depuis lors atteint la tranche supérieure des revenus intermédiaires ou la catégorie des revenus élevés —, les salaires urbains dépassaient les salaires ruraux de plus de 40 %. Des écarts similaires peuvent être observés entre les deux types de zones pour la consommation par habitant dans un échantillon récent de 72 pays en développement.

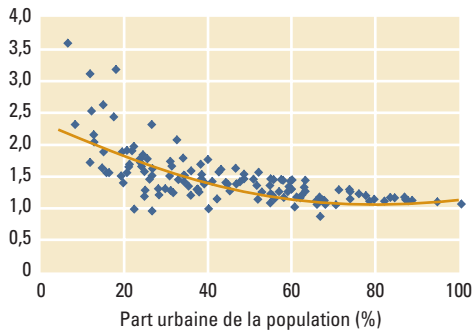
La différence rurale-urbaine entre la masse économique et la distribution de la population

diminue à mesure que l'urbanisation progresse. Une autre manière d'examiner les disparités de consommation entre les zones urbaines et rurales est d'observer la part de la population se trouvant dans les zones urbaines d'un pays et de la comparer avec la part de la consommation attribuée à ces zones. Si ce rapport est supérieur à 1, la consommation par habitant est, en moyenne, plus élevée dans les zones urbaines que dans les zones rurales. Si le rapport est inférieur à 1, c'est l'inverse.

Les disparités entre zones rurales et urbaines en matière de consommation diminuent à mesure que la densité se renforce dans les pays en développement d'aujourd'hui (voir figure 1.10).<sup>37</sup> Au Malawi et au Sri Lanka, le rapport est d'à peu près 2 : les zones urbaines représentent 10 % de la population mais plus de 20 % de la consommation. Pour les pays présentant des niveaux d'urbanisation plus élevés, la distribution spatiale de la population est davantage calquée sur celle de la production. Madagascar et la Tanzanie ont des parts urbaines de la population d'environ 20 à 25 % alors que leurs parts urbaines de la consommation sont d'environ 30 à 35 %. Pendant le temps qu'il faut au pays pour entrer dans une phase plus avancée de

**Figure 1.10 Les fossés entre zones rurales et urbaines dans la consommation par habitant se réduisent à mesure que l'urbanisation progresse**

Rapport de la consommation urbaine à la part urbaine de la population



Source : Estimations de l'Équipe du Rapport sur le développement dans le monde 2009 à partir de plus de 120 enquêtes auprès des ménages dans plus de 75 pays.

l'urbanisation, la population se redistribue plus ou moins proportionnellement à la masse économique, de sorte que le rapport est proche de 1. Au Chili, 85 % de la population résident dans les zones urbaines, ces citoyens s'adjugeant 95 % de la consommation nationale. Au Brésil, 80 % de la population vivent dans les établissements urbains et ces 80 % sont à l'origine de 85 % de la consommation. Au fur et à mesure que le développement avance et que la concentration de l'activité économique dans les zones à forte densité augmente, les disparités entre zones rurales et urbaines s'amenuisent. Une courbe inclinée vers le bas à tous les niveaux d'urbanisation est de bonne augure : le plus dur semble être passé en ce qui concerne les disparités rurales-urbaines dans la plupart des pays en développement.<sup>38</sup>

Ce qui est vrai pour la consommation privée l'est aussi pour les infrastructures de base. Parmi les pays à faible revenu présentant des parts de population urbaines inférieures à 25 %, l'accès à l'eau et à l'hygiène dans les villes et municipalités est d'environ 25 points de pourcentage supérieur à celui des zones rurales.<sup>39</sup> Mais pour les pays plus urbanisés tels que l'Algérie, la Colombie et l'Afrique du Sud, la disparité d'accès est de 15 à 20 points de pourcentage. Pour les pays où l'urbanisation est avancée et où la part urbaine approche son maximum naturel, il n'existe presque aucune différence entre les zones urbaines et rurales en matière d'accès aux services élémentaires. L'égalisation des accès à l'infrastructure de base peut être espérée en vue de promouvoir une convergence correspondante en ce qui concerne les indicateurs non matériels de bien-être et standards de vie (voir tableau 1.3).

S'il est important de réduire les disparités entre zones rurales et urbaines, le progrès dans les mesures absolues du bien-être de base dans

les zones rurales des pays les plus pauvres du monde est encore plus important. Les disparités rurales-urbaines croissantes sont compatibles avec une amélioration absolue du bien-être élémentaire tant dans les zones rurales que les zones urbaines. À cet égard, les observations globales sont encourageantes. Au cours des dix dernières années, la plupart des pays à revenu faible et intermédiaire ont connu des améliorations absolues dans une variété d'indicateurs de bien-être élémentaire, parmi lesquels les taux de mortalité infantile et des moins de 5 ans, la malnutrition, l'immunisation et la fréquentation scolaire dans les zones rurales et urbaines. Sur 32 pays à faible revenu, trois-quarts ont réduit leurs taux de mortalité infantile et des moins de 5 ans, ainsi que l'incidence du rabougrissement sévère et de l'insuffisance pondérale sévère, en particulier dans les zones rurales.<sup>40</sup> Et depuis 1990, la fréquentation scolaire a augmenté dans quatre cinquièmes de ces pays, surtout en milieu rural.<sup>41</sup> Les milieux tant urbains que ruraux ont réalisé des progrès dans la poursuite des objectifs du Millénaire pour le développement.

La convergence entre zones urbaines et rurales se produit dans les zones sous-nationales urbanisées. Tant en Chine qu'aux Philippines, les provinces urbanisées affichent des niveaux plus faibles de disparités internes entre zones urbaines et rurales en matière de revenus (voir figure 1.11). En Chine, la proportionnalité entière est devenue positive au cours des dix dernières

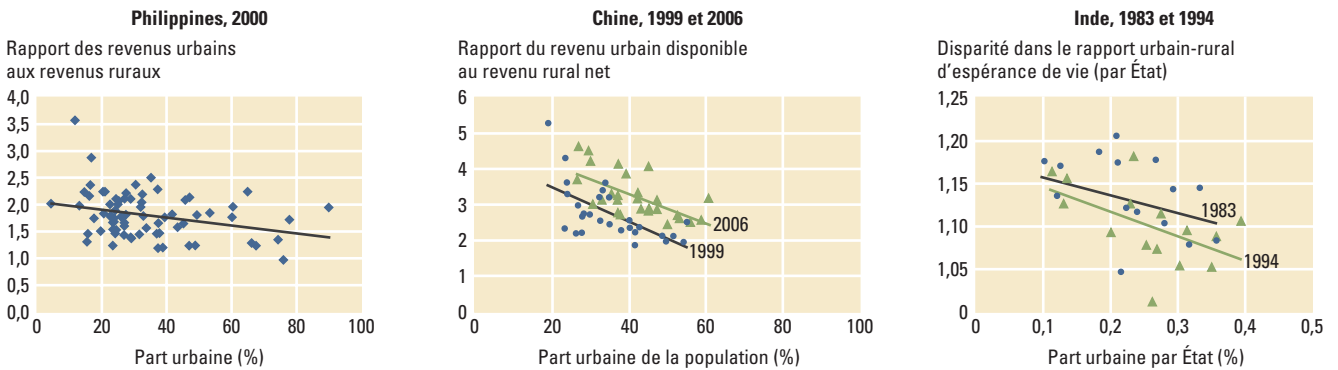
**Tableau 1.3 Les disparités entre zones urbaines et rurales en matière de services élémentaires s'amenuisent avec le développement**

| Part urbaine de la population (PIB moyen par hab.)    | Disparité dans l'accès à l'eau salubre (points de pourcentage) | Disparité dans l'accès à l'hygiène (points de pourcentage) | Exemples de pays présents dans l'échantillon   |
|---|--|--|--|
| 75 % ou plus (PIB moyen par hab. : 21 602 dollars)    | 8  | 8  | Allemagne, Argentine, Brésil, Canada, Chili, Djibouti, Espagne, États-Unis, Gabon, Jordanie, Liban, Mexique, Norvège, Royaume-Uni, Suisse, Venezuela (Rép. bolivarienne du). |
| Entre 50 et 70 % (PIB moyen par hab. : 9 672 dollars) | 15   | 20   | Afrique du Sud, Algérie, Azerbaïdjan, Bolivie, Colombie, Congo (Rép. dém. du), Equateur, Estonie, Hongrie, Malaisie, Panama, Syrie, Tunisie, Turquie.                        |
| 25 % ou moins (PIB moyen par hab. : 2 585 dollars)    | 24   | 26   | Bangladesh, Bhoutan, Cambodge, Inde, Kenya, Madagascar, Malawi, Népal, Ouganda, Sri Lanka, Tadjikistan, Tanzanie, Tchad, Yémen (Rép. du).                                    |

Source : Banque mondiale, 2007.

Note : « Disparité » fait référence à la différence de points de pourcentage entre les zones urbaines et rurales.



**Figure 1.11** Même au niveau sous-national, les disparités entre zones rurales et urbaines diminuent à mesure que la densité augmente

Sources : Balisacan, Hill & Piza à paraître ; Yao, à paraître ; Cali, 2008.

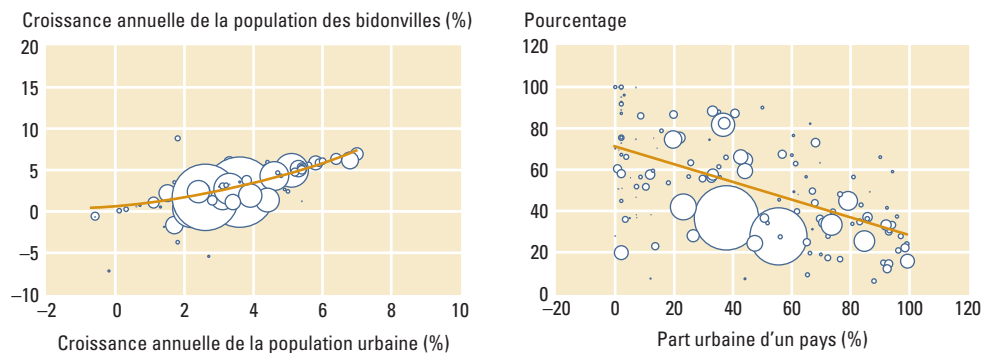
années, de sorte qu'en général, les disparités rurales-urbaines ont augmenté avec le temps, conformément à la première phase du développement dans le pays, qui a été caractérisée par une urbanisation rapide. En Inde, les écarts entre milieux urbains et ruraux en termes d'espérance de vie ont été moins importants dans les États les plus urbanisés pour les années 1983 et 1994. Néanmoins, l'entière proportionnalité est devenue négative avec le temps.

#### *Les bidonvilles : divergence et convergence intra-urbaines*

Dans les pays pauvres, les niveaux de vie plus élevés des villes n'éliminent pas pour autant la pauvreté et la privation. En effet, les disparités géographiques intra-urbaines peuvent être importantes. À Nairobi, le taux de pauvreté est élevé dans le centre mais beaucoup plus faible dans le reste de la ville et les zones suburbaines (voir figure 1.12). À Mombasa, la deuxième ville la plus peuplée du Kenya, les divisions géographiques dans les taux de pauvreté sont marquées dans une ville présentant généralement une pauvreté plus importante que Nairobi (voir carte 1.2). Les villes sud-africaines affichent également

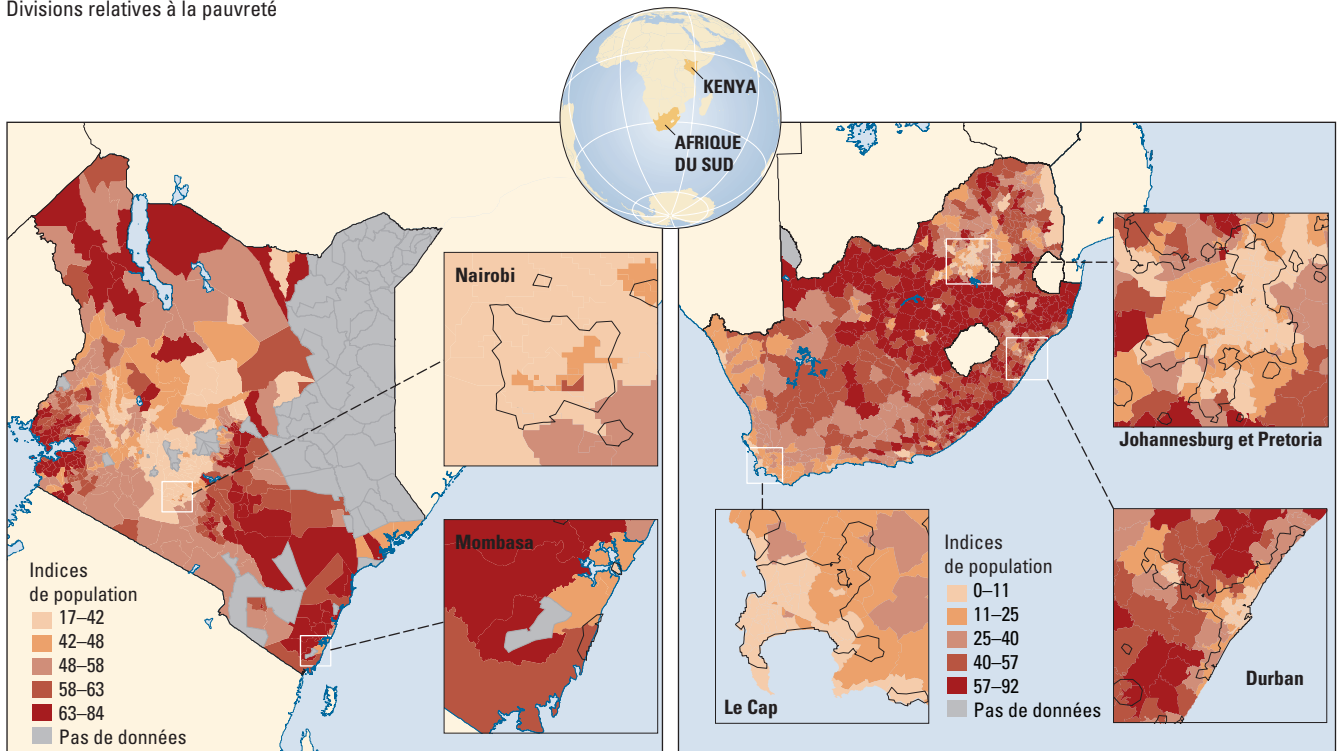
des disparités internes en matière de taux de pauvreté. Au Cap, le taux de pauvreté est faible dans les zones côtières mais élevé à l'intérieur de la ville. De même, Johannesburg, Pretoria, Tshwane et Durban sont caractérisées par des divisions manifestes. Cela dit, la géographie de la pauvreté, à Durban, est différente de celle du Cap et de Johannesburg : le taux de pauvreté y est, en général, plus élevé en dehors des limites de la ville qu'à l'intérieur. Les bidonvilles sont le signe le plus évident de ces divisions intra-urbaines.

Les bidonvilles contiennent des habitations terriblement surpeuplées et de très mauvaise qualité dans des zones mal desservies (voir encadré 1.6). Ce manque de services publics de base et d'infrastructures est dû à l'incapacité ou à une volonté insuffisante des mandataires, services publics et fournisseurs de services locaux à intégrer les bidonvilles dans leurs opérations, généralement à cause du caractère officieux et de l'illégalité de tels établissements.<sup>42</sup> Ainsi, les standards de vie, en particulier la santé, la sécurité et l'hygiène sont moins bons dans les bidonvilles que dans les établissements officiels voisins. Des observations anecdotiques pour Dharavi, situé dans la ville de Mumbai et qui serait le plus

**Figure 1.12** Les bidonvilles croissent au même rythme que l'urbanisation... mais diminuent à mesure que la part urbaine augmente

Source : Kilroy, 2008.

**Carte 1.2 Les disparités géographiques au sein des zones urbaines peuvent être importantes**  
Divisions relatives à la pauvreté



Source : Projet de cartographie de la pauvreté mondiale, Columbia University, à partir de données de Alderman et alii (2002) ; Statistiques Afrique du Sud ; Bureau central de statistiques, Kenya ; et Ministère de la Planification et du Développement national, Kenya.

grand bidonville d'Asie, font état de « peut-être un million de résidents (...) entassés sur un mile carré de constructions basses en bois, béton et tôles rouillées (...), une famille de 12 personnes vivant dans une pièce de 30 mètres carrés ». À Shiva Shakti Nagar, toujours à Mumbai, il existe un robinet collectif par centaine d'habitants.<sup>43</sup>

La croissance des bidonvilles dans les villes principales est une caractéristique de l'urbanisation rapide. Du fait de l'impossibilité de loger l'entière population en croissance rapide, les habitations précaires et bidonvilles se développent et deviennent plus visibles. Ceci contribue aux larges et croissantes divisions en matière de bien-être au sein des zones urbaines. Le développement — tant économique qu'institutionnel — et une meilleure infrastructure, combinés à des interventions ciblées, amènent finalement la convergence des standards de vie dans ces zones urbaines.

Les bidonvilles font partie intégrante de l'urbanisation rapide et il n'est pas rare qu'entre un cinquième et un tiers de la population d'une ville, dans un pays en développement contemporain, y vive (voir figure 1.12).<sup>44</sup> Goiânia, la capitale de l'Etat brésilien de Goiás, une ville de taille moyenne qui comptait 40 000 habitants en 1950, en possède aujourd'hui plus d'un million.

Une grande part de la croissance de population de la ville alimente les bidonvilles.<sup>45</sup> Depuis 1950, la population de Delhi a plus que décuplé, passant de 1,4 à 15,6 millions d'habitants,<sup>46</sup> une croissance accompagnée par une augmentation du nombre d'amas de taudis, qui sont passés de 200 à 1 160.

« Il n'avait jamais vu d'endroit aussi sale et misérable. La rue était étroite et boueuse et l'air chargé d'odeurs nauséabondes (...) Des allées et cours couvertes partant ci et là de la rue principale laissaient apparaître des enchevêtrements de maisons où des hommes et femmes ivres se vautraient allègrement dans la crasse. » S'agit-il là de la description d'un bidonville de pays en développement contemporain tel que Kibera ou Huruma, à Nairobi, Washington à Abidjan, Majboor Nagar ou Kanchan Puri à Delhi, San Fernando à Buenos Aires, ou Rocinha à Rio de Janeiro ? Non, il s'agit d'un extrait de « Oliver Twist » de Charles Dickens, publié en 1838 et décrivant l'expansion rapide de la ville de Londres au 19<sup>e</sup> siècle.

Londres n'était en aucun cas la seule ville ou zone urbaine à posséder d'importants établissements de taudis au 19<sup>e</sup> siècle en Grande-Bretagne. La surpopulation et les logements inadéquatement desservis étaient des caractéristiques banales des villes et agglomérations industrielles

### ENCADRÉ 1.6 *Les bidonvilles, jadis et de nos jours*

Le terme « *slum* » (taudis, en français), qui provient sans doute d'un mot ancien d'anglais ou d'allemand signifiant un « endroit non relié aux égouts » ou « endroit boueux », désignait une catégorie de logements, au Royaume-Uni, au début de la révolution industrielle, avant que les chemins de fer n'apparaissent, lorsque les canaux servaient à transporter les marchandises lourdes à travers le pays. Durant la phase d'urbanisation rapide de la Grande-Bretagne, la plupart des usines furent construites le long des canaux, qui constituaient donc les principales voies de transport pour le charbon servant à leurs moteurs à vapeur et leurs autres intrants de production.

Les ouvriers pauvres, qui migraient vers les villes pour travailler à l'usine, ne pouvaient se permettre de marcher sur de longues distances jusqu'à leur lieu de travail. Avant l'apparition des tramways électriques, les autres formes de transport étaient onéreuses. Ainsi, les travailleurs s'établissaient dans le voisinage direct des usines. Des logements bon marché se développèrent donc autour des usines, sur des terrains bas et mal drainés. Les logements étaient surpeuplés. L'hygiène était inadéquate, voire, dans la plupart des cas, inexistante. La qualité de l'air, chargé de particules de suies et autres polluants, était mauvaise. La maladie était chose commune. La diarrhée, le typhus, les maladies respiratoires, la rougeole et la scarlatine diminuaient de 12 ans l'espérance de vie ceux qui voyaient le jour dans les villes par rapport à celle des ruraux.

Les risques croissants que représentaient ces taudis urbains pour la santé publique, en Grande-Bretagne, finirent par toucher la population au-delà de la

classe ouvrière et motivèrent finalement une réponse politique forte. Mais plutôt que de tenter d'empêcher de nouveaux travailleurs de rejoindre ces logements ou de remédier à la maladie et à la pauvreté dans ces quartiers, le gouvernement passa une législation, dans les années 1870, promulguant de strictes réglementations pour la construction et prescrivant les dimensions des rues et maisons, tout en rendant obligatoire la connexion de tous les logements aux réseaux d'égouts nouvellement construits. D'importants investissements consentis, entre 1874 et 1907, dans les services des eaux, les équipements d'égouts et la santé publique contribuèrent à réduire fortement la mortalité dans les villes britanniques.

Malgré des conditions de vie inhumaines, des millions de migrants continuèrent à quitter les zones rurales pour saisir les opportunités économiques offertes par les villes des pays à faible et moyen revenus. Même si les risques pour la santé et les taux de mortalité sont beaucoup plus élevés dans les bidonvilles entourant de nombreuses villes d'Afrique, les gens y commercent, travaillent et renvoient d'importantes sommes d'argent dans leurs foyers. Le défi auquel sont aujourd'hui confrontés les décideurs politiques est similaire à celui qu'ont dû affronter les Victoriens de Londres : trouver le moyen de soutenir ces agglomérations par de meilleures infrastructures de transport et de santé publique, afin qu'elles puissent jouir des bénéfices de la croissance économique.

Sources : Satterthwaite, Hug, Pelling, Reid & Romero-Lankao, 2007 ; Crafts, 2008 ; The Economist, 2007.

britanniques de l'époque. À Edimbourg, la croissance rapide de la population et une première vague de suburbanisation par ce qui, jusqu'à un certain stade, était encore des classes moyennes ont fait en sorte que, dans les années 1860, le cœur de la ville comportait une large zone de logements précaires présentant une densité de population de 1 500 personnes par hectare. Les habitants de cette zone vivaient dans des habitations à plusieurs niveaux longées de ruelles piétonnières non éclairées. Ces « logements étaient totalement inadéquats à tous les égards — en termes de quantité, qualité et de commodités environnementales, pour autant que des services aussi basiques que l'accès à l'eau salubre et l'évacuation saine des eaux usées puissent être considérés comme des commodités ». <sup>47</sup> Outre la misère évidente, ces

quartiers étaient propices aux flambées mortelles de rougeole et de scarlatine, ainsi qu'aux taux élevés de mortalité dus aux maladies diarrhéiques, typhus et maladies respiratoires. <sup>48</sup>

Les taudis d'hier sont devenus les villes de classe mondiale d'aujourd'hui. La Grande-Bretagne n'a pas été le seul pays à souffrir de ce que l'on appelle aujourd'hui des bidonvilles et de profondes divisions intra-urbaines en matière de bien-être durant les premières phases du développement et de l'urbanisation rapide (voir encadré 1.7). Le modèle stylisé de la divergence précédant la convergence est également typique d'autres pays aujourd'hui développés. Pour les villes de ces pays, les bidonvilles appartiennent, dans une large mesure, au passé. La consolidation des marchés fonciers, les investissements dans l'infrastructure et les interventions ciblées ont contribué à résorber les disparités intra-urbaines de bien-être, mais pas avant l'entrée dans des phases plus avancées de l'urbanisation. En effet, pour des villes « du monde » telles que Londres, New York, Paris, Singapour ou Tokyo, les taudis peuvent, rétrospectivement, être considérés comme faisant partie de leurs « crises de croissance ». La Grande-Bretagne a mis un siècle à réparer les profondes traces sociétales de sa révolution industrielle, mais si elle avait commencé le nettoyage plus tôt, la classe ouvrière aurait souffert d'une croissance plus lente des salaires et d'une consommation plus faible. <sup>49</sup> Les bidonvilles deviennent moins omniprésents lorsque l'on entre dans des niveaux élevés d'urbanisation, à mesure que le développement entraîne une convergence des standards de vie au sein des villes. Les crises de croissance ne sont pas une excuse pour arrêter de se développer.

L'émergence et la croissance de bidonvilles dans les phases initiales et intermédiaires du développement d'un pays peuvent s'expliquer par l'interaction entre des marchés de l'emploi qui fonctionnent bien et des marchés fonciers inefficaces. Dans la phase rapide de l'urbanisation, les marchés de l'emploi signalent une demande de main-d'œuvre accrue dans les zones urbaines, qui résulte de la croissance des industries et services. La main-d'œuvre répond par la migration vers les villes et municipalités.

Cela signifie que les habitants des bidonvilles des pays en développement sont souvent engagés dans les activités productives et tirent avantage des opportunités économiques qu'offre la ville. Le bidonville de Dharavi, à Mumbai, compte 15 000 « baraquements-fabriques » et « les vêtements, pots, jouets et matières recyclées que leurs habitants produisent rapportent plusieurs millions de dollars par an à ces fabriques ». De nombreux habitants du bidonville ont démarré des activités après que le gouvernement de l'Etat

## ENCADRÉ 1.7 *De nombreuses villes de classe mondiale d'aujourd'hui étaient parsemées de taudis*

« À **Anvers** et dans la plupart des villes belges, le problème de base en matière de logement de la classe ouvrière était (...) [qu'il n'existait] pas d'installations sanitaires individuelles ou d'approvisionnement individuel en eau (...). Les trois grandes épidémies de choléra du 19<sup>e</sup> siècle eurent des conséquences effroyables dans ces taudis (...) ».

« Les premiers campements de pauvres de **Baltimore** étaient situés au bord de l'eau. À plusieurs reprises, des flambées de fièvre jaune, paludisme, choléra, typhoïde ravagèrent la ville. Ces épidémies semblaient typiquement liées aux terrains bas où se trouvaient ces campements. L'épidémie de fièvre jaune de 1797, par exemple, serait partie des eaux stagnantes de l'anse de Fells Point et se serait propagée (...) jusqu'aux cabanes et taudis établis sur les rives des chutes Jones et aux baraques installées au pied de Federal Hill ».

« Au début des années 1890, les immigrants polonais avait supplanté les Irlandais et les Allemands et créé un ghetto d'une dimension nouvelle. Des logements destinés à accueillir une famille en hébergeaient six à huit, une [famille] par pièce. Fells Point fut qualifiée par un responsable de la santé d'écuries d'Augias (...) de concentration de nuisance (...). Des fossés ouverts, de grands tas de cendres et d'ordures ménagères accumulés dans les allées, des caves remplies d'eaux usées, des maisons qui n'ont jamais vu de brosse de chiendent, des corps humains qui n'ont pas connu le contact de l'eau et du savons depuis des mois (...), bienvenue à Pigtown ».

« Les taudis de **Dublin** étaient les pires d'Europe, avec ceux de **Glasgow**. De petites maisons de ville, bâties à l'origine pour les riches du 18<sup>e</sup> siècle, étaient tombées aux mains de propriétaires avarés et sans scrupules qui les remplissaient de citadins pauvres et désespérés jusqu'à les faire craquer. Souvent, les conditions de vie y étaient absolument infâmes, avec un surpeuplement massif et une hygiène complètement inadéquate ».

« La transformation intégrale de la zone de logement à loyers modérés qu'était Katajanokka en une enclave destinée à l'élite de la fonction publique et à la bourgeoisie représentait un modèle de croissance urbaine jusqu'alors inconnu dans l'histoire de **Helsinki**. Un ancien quartier de taudis était devenu une prestigieuse zone résidentielle pour les classes privilégiées. »

« Ici, le paysage embrasse le cimetière des indigents, la gare des chemins de fer des lignes de **Liverpool** et **Leeds** et, derrière celle-ci, l'asile des pauvres, la « Bastille de la loi des pauvres » de **Manchester**, qui (...) semble surveiller d'un air menaçant le quartier ouvrier situé en contrebas (...). En longeant une rive irrégulière et les lignes de linge mis à sécher, on pénètre dans ce chaos de petites baraques de plain-pied et d'une seule pièce, dans la plupart desquels aucun revêtement ne couvre le sol ; la cuisine, le séjour et la chambre à coucher, tout en un. Dans un tel trou, d'à peine cinq pieds sur six, j'ai trouvé deux lits — et quels lits ! — qui, avec une cage d'escalier et la cheminée, remplissaient exactement la pièce ».

« Le quartier de taudis le plus infâme de **Melbourne** (...) dans les années 1880 (...), Little Bourke Street, était peuplé, animé et en rapide croissance (...) L'allée était remplie de toutes sortes de saletés, dont des décharges d'ordures, des liquides putrides et autres déchets. Une odeur des plus désagréables s'élevait de cette masse offensive (...) la masse répugnante (...) exposée et laissée à pourrir et propager ses influences contaminantes ».

« Il y a environ 200 ans, Lower **Manhattan** était orné d'un lac de cinq acres connu sous le nom de Collect (...) Au milieu du 18<sup>e</sup> siècle, toutefois, le Collect était déjà bordé d'abattoir et de tanneries. Les effusions de ces activités sanglantes étaient directement versées dans le lac, rapidement imités par encore plus de rejets provenant d'autres industries. En 1800, le Collect était devenu une fosse de décantation puante. En 1813, elle avait été entièrement comblée et en 1825, quelque chose de complètement nouveau se trouvait à sa place : le premier vrai bidonville d'**Amérique** : Five Points ».

« Si vivre à **Paris** coûte aujourd'hui incroyablement cher, à l'époque de Victor Hugo, ce n'était qu'une zone de taudis entourant la prison de la Bastille ».

« L'avocat Derville s'aventure dans les taudis de Saint-Marceau, le plus pauvre des faubourgs de **Paris**. Faisant avancer son cabriolet, il arrive à une bâtisse entièrement faite de matériaux de seconde main et mal construite, où le Colonel Chabert est logé avec les vaches, les chèvres, les lapins et la pauvre famille d'un ancien soldat devenu laitier, Vergniaud. C'est ici que vit le Colonel, dans une pièce unique avec un sol de terre et un lit de paille ».

« Entre 1815 et 1851, la population de la **France** passa de 29 à 36 millions (...) c'étaient les villes qui absorbaient les milliers de migrants incapables de trouver du travail dans les campagnes (...) Mais le nombre d'emplois était tout bonnement insuffisant. Le chômage et la surpopulation créaient des conditions de vie effroyables. Seule une maison sur cinq était approvisionnée en eau courante. En 1832, le choléra décima quelque 20 000 Parisiens ».

« Comme tant d'autres villes européennes, **Paris** souffrit de pénuries chroniques de logements dans l'après-guerre. Des 17 faubourgs qui devaient être assainis, la plupart se trouvaient toujours dans le même état dans les années 50 ».

« L'un des pires outrages de l'industrialisme chinois contre l'humanité se manifeste par ces hordes de travailleurs entassés dans les bidonvilles bruyants entourant les usines (...) crasseux et révoltants (...) à **Shanghai** (...) Il n'existe aucun équipement sanitaire d'aucune sorte, et les passages entre les rangs de maisons sont de vraies latrines à ciel ouvert. La surpopulation y est d'une ampleur affolante. Les nombreux enfants parqués dans ces quartiers crasseux sont couverts de plaies suintantes dues à la saleté et à la négligence corporelle ».

« Au cours des 15 années entre 1930 et la fin de la guerre, la population de **Singapour** a doublé pour atteindre un million d'habitants. L'explosion démographique a généré une pénurie de logement dans des proportions épidémiques. Les petites *shophouses* abritaient jusqu'à 100 personnes. L'espace de vie moyen était de 9 pieds carrés, environ la taille d'une cellule de prison ».

« Dans les années 20, tous les ghettos de **Tokyo** étaient des produits de son développement urbain et de la croissance économique moderne du Japon (...) La taille de ces ghettos était saisissante (...) Des poches de pauvreté refirent surface de toutes parts dans la métropole de Tokyo après la Seconde guerre mondiale, y compris dans le centre historique de la ville ».

*Sources* : Belgique : Lis ; Baltimore : Garrett, 2002 ; Dublin : Kearns, 2006 ; Helsinki : Mäkinen ; Manchester : Engels, 1987 ; Melbourne : Mountford ; Manhattan : Baker, 2001 ; Paris : Sanderson, Villon, 2000, *The Economist* ; Shanghai : Schwenning, 1927 ; Singapour : Baker, 1999 ; Tokyo : Koji, 1969.

leur ait conféré des droits limités sur leurs habitations en 1976 et ait commencé à approvisionner certaines parties de l'établissement en eau et électricité. Du fait que Dharavi est pris en sandwich entre les deux principales lignes de chemin de fer de la ville et entouré par six gares, il sert également de plaque tournante pour Mumbai en matière de transport.<sup>50</sup> Bref, les bidonvilles naissent et se développent dans de nombreux pays en développement à mesure que les ménages à revenus intermédiaires bénéficient des opportunités d'emploi concentrées spatialement et que les activités tirent avantage de leur localisation dans un environnement en proie à des contraintes foncières. Comme le montre le parcours des actuels pays industrialisés, il ne convient pas de ralentir, d'arrêter ou d'inverser l'urbanisation. La bonne réaction est de s'attaquer aux marchés fonciers inefficaces. En effet, étant donné les avantages de la densité et de l'agglomération, altérer le marché de l'emploi pour répondre aux échecs des marchés fonciers urbains nuirait au développement.

Cette action réciproque entre ces forces du marché et les réactions des acteurs du marché rationnel peut être observée dans plusieurs pays subsahariens. Mais des marchés fonciers inefficaces, souvent en raison d'une mauvaise orientation de la planification et du zonage urbains, ne produisent qu'une offre limitée et insuffisante de terrains abordables en vue de construire de nouveaux logements et de rester à hauteur de la demande.<sup>51</sup>

### Les différences pour les pays en développement d'aujourd'hui

Au début du 19<sup>e</sup> siècle, une personne sur dix, dans les actuels pays développés européens, vivait dans un établissement urbain de 5 000 habitants ou plus.<sup>52</sup> Sur ce point, au moins, peu de choses avaient changé par rapport aux cinq siècles précédents. Le démarrage et le développement de l'urbanisation au cours de ce siècle offrit donc un contraste radical avec le passé.

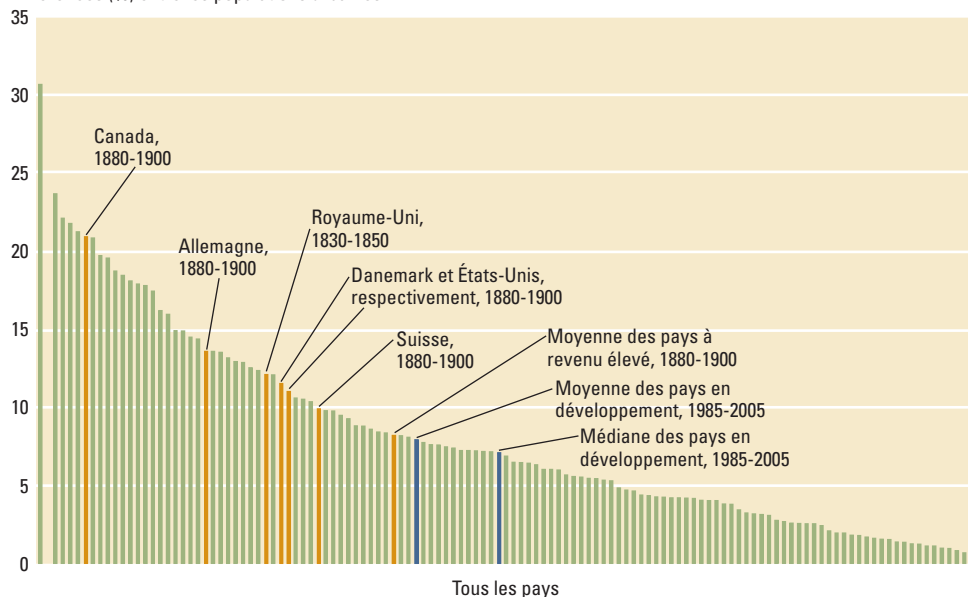
L'urbanisation commença en Grande-Bretagne. En 1800, la part urbaine y était de 19,2 %, c'est-à-dire environ le double de la moyenne européenne. Et dans les deux premières décennies du siècle, le nombre de personnes vivant dans les zones urbaines avaient encore doublé. En 1820, la part urbaine était de 40 %. À la fin du siècle, sept Britanniques sur dix vivaient dans un établissement urbain. La Grande-Bretagne fut rejointe dans cette folle course à l'urbanisation par d'autres pays européens à l'industrialisation précoce. Dans la seconde moitié du 19<sup>e</sup> siècle, l'urbanisation s'étendit aux États-Unis et au Canada. Au début de la Première guerre mondiale, quatre Américains sur dix vivaient dans des établissements urbains de 5 000 habitants ou plus. Soixante ans plus tôt, le rapport était de 1 pour 20.

### Le rythme et les tendances de l'urbanisation sont similaires

Ainsi, si des choses ont changé pour les pays en développement d'aujourd'hui, ce n'est

**Figure 1.13 La vitesse de l'urbanisation n'est pas sans précédents**

Différences (%) entre les populations urbaines



Sources : Calculs de l'équipe RDM basés sur des données des Nations Unies (2006) ; les données historiques pour le Canada, le Royaume-Uni et les moyennes des pays industrialisés sont de Bairoch et Goertz (1986) et Dumke (1994).



certainement pas le rythme de l'urbanisation. En effet, la cadence moyenne de l'urbanisation des pays en développement sur la période 1985-2005 est remarquablement similaire à la moyenne des pays européens et nord-américains<sup>53</sup> entre 1880 et 1900 (voir figure 1.13).<sup>54</sup> Pour les premiers pays à se développer, l'augmentation moyenne absolue de la part urbaine sur ces 20 années était de 7,7 points de pourcentage tandis que pour les pays en développement d'aujourd'hui, les médiane et augmentation moyenne absolue respectives sont de 7,1 et 8,0 points de pourcentage. La cadence de l'urbanisation parmi les tout premiers pays à s'être développés, dans les deux dernières décennies du 19<sup>e</sup> siècle, se place dans le quartile de tête de la distribution contemporaine des vitesses d'urbanisation.

### *Le volume de l'urbanisation est supérieur dans les pays en développement actuels*

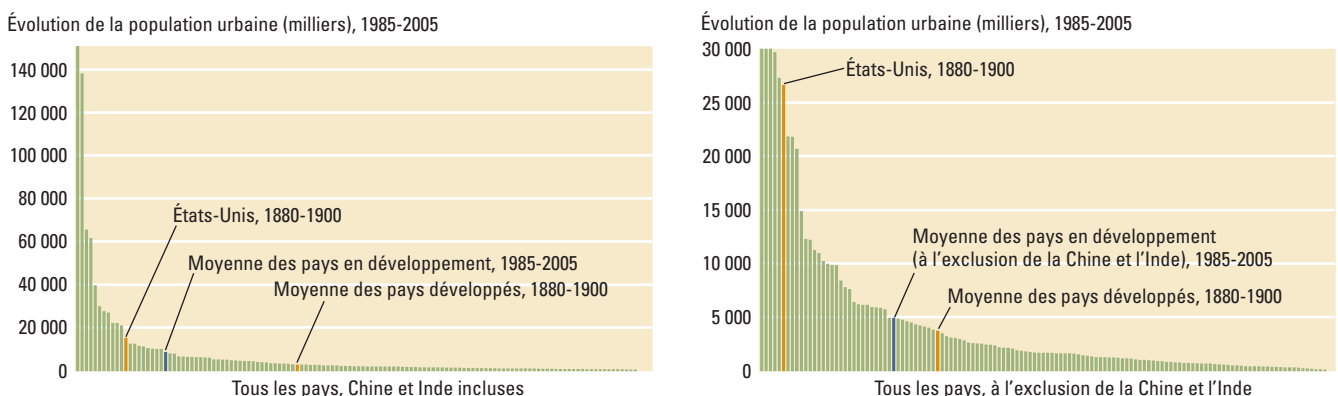
Qu'est-ce qui a donc changé ? Les augmentations absolues sans précédent des populations urbaines de plusieurs pays en développement dans les décennies récentes constituent une différence. Les pays en développement d'aujourd'hui ont simplement des populations plus importantes que celles des pays industrialisés au 19<sup>e</sup> siècle et au début du 20<sup>e</sup>. La population urbaine actuelle, estimée à 3,3 milliards d'individus, est beaucoup plus élevée que la population mondiale totale de 1960. La population urbaine a mis 10 000 ans pour, en 1960, atteindre le milliard d'habitants, 25 ans pour y ajouter un second milliard et seulement 18 ans pour enregistrer un troisième.<sup>55</sup> Selon les projections de l'ONU, il ne faudra que 15 ans pour atteindre le quatrième.<sup>56</sup> Dans la seule Asie de l'Est, 500 millions de personnes rejoindront les 750 millions de citoyens actuels au cours des 25 prochaines années, ce qui revient à y ajouter chaque mois l'équivalent de la population de Paris ou de Kuala Lumpur.

Entre 1985 et 2005, 225 millions de personnes sont venues s'ajouter aux populations des villes et agglomérations chinoises, c'est-à-dire presque l'équivalent de la population des États-Unis. Pourtant, pour cette période, l'augmentation absolue de la part urbaine en Chine ne vient qu'en 15<sup>e</sup> position. En Inde, la population des villes et agglomérations a augmenté de 137,8 millions d'individus, c'est-à-dire l'équivalent des populations d'Allemagne et d'Italie, en deux décennies.

Les actuels pays en développement ont connu une augmentation moyenne de leur population urbaine de 8,3 millions de personnes au cours de la période 1985-2005, presque trois fois la croissance enregistrée par de nombreux pays à revenu élevé européens et nord-américains entre 1880 et 1900. Cependant, si l'on ne tient pas compte de la Chine et de l'Inde dans ce groupe, l'augmentation moyenne de la population urbaine, au cours des décennies récentes, n'a été que de 4,4 millions de personnes, environ 50 % de plus que la moyenne des pays développés pendant la période 1880-1990 (voir figure 1.14).<sup>57</sup>

Une autre grande différence est que les mégavilles des pays en développement ne connaissent pas de précédents sur le plan de la taille. Tout au long du 19<sup>e</sup> siècle, la plus grande ville du monde était Londres. Mais sa population de 6,6 millions d'habitants en 1900 ne représentait qu'un tiers des Mumbai ou New Delhi d'aujourd'hui, les plus grandes villes parmi les pays à faible revenu. Le Londres de 1900 et même celui d'aujourd'hui sont plus petits que le Shanghai d'aujourd'hui (10 millions d'habitants), la plus grande ville des pays de la tranche inférieure des revenus intermédiaires, et que plusieurs autres (Le Caire, Djakarta et Manille) parmi les pays qui ont connu davantage de succès dans leur développement. Avec plus de 22 millions d'habitants, Mexico, la plus grande ville des pays de

**Figure 1.14** L'augmentation de population des zones urbaines est beaucoup plus importante dans les pays en développement d'aujourd'hui



Sources : Calculs de l'équipe RDM basés sur des données des Nations Unies (2006c) pour la période 1985-2005 et des données historiques de Bairoch & Goertz (1996).

la tranche supérieure des revenus intermédiaires, possède trois fois la taille qu'avait Londres au début du 20<sup>e</sup> siècle.

***Les citoyens d'aujourd'hui jouissent de meilleures rémunérations et de meilleurs services publics***

La performance des villes, tant du point de vue des indicateurs de bien-être basés sur les revenus que de celui des indicateurs non monétaires, est supérieure à celle des zones rurales. En 2000, le taux de mortalité infantile du Malawi rural était de 117 pour 1 000 naissances vivantes, contre 83 pour 1 000 dans les zones urbaines du pays. De même, la performance du Bénin urbain est supérieure à celle des milieux ruraux du pays dans la réduction des taux de mortalité des moins de 5 ans et celle de la diarrhée et des infections respiratoires aiguës.<sup>58</sup> Les femmes ougandaises des zones urbaines sont moins susceptibles de souffrir d'anémie ou de malnutrition. Des indicateurs de santé supérieurs sont enregistrés dans les zones urbaines à travers le monde en développement — que ce soit au Tchad ou au Cameroun en Afrique subsaharienne, au Népal en Asie du Sud, au Kazakhstan en Asie centrale, au Nicaragua en Amérique latine ou au Maroc et en Égypte en Afrique du Nord.<sup>59</sup>

Mais pour les pays qui se sont développés du 19<sup>e</sup> siècle jusqu'au début du 20<sup>e</sup>, c'est l'inverse qui était la réalité. Les migrants qui partaient vers les villes pouvaient s'attendre à de meilleurs standards de vie matériels mais compensés par une santé plus mauvaise et des vies plus courtes pour eux-mêmes et leurs enfants. Pendant la période 1881-1891, l'espérance de vie à la naissance était de 51 ans dans les villages anglais et gallois mais seulement de 44 ans à Londres et 39 ans dans les grandes agglomérations.<sup>60</sup> Dans la Grande-Bretagne des années 1850, le taux de mortalité infantile dans les villes comptant plus de 100 000 habitants — 196 pour 1 000 naissances vivantes — était de loin supérieur à celui des communautés rurales — 138 pour 1 000 naissances vivantes.<sup>61</sup>

Même en 1937, George Orwell décrivait les villes et agglomérations industrielles comme des endroits où « l'on a l'impression que la fumée et la saleté sont destinées à se répandre pour l'éternité et qu'aucune partie de la surface terrestre ne peut leur échapper ». <sup>62</sup> Il n'est pas surprenant, dès lors, que l'absence de maladies respiratoires imputables à la mauvaise qualité de l'air dans les villes aurait rallongé de 4,7 années l'espérance de vie en Angleterre et au pays de Galles entre 1861 et 1870. Sans choléra, diarrhée, dysenterie et typhus, elle aurait été plus longue de 1,7 année, tandis que l'absence de rougeole et de scarlatine, des maladies communes dans les villes, aurait ajouté 2,3 autres années à l'espérance de vie. <sup>63</sup>

Ainsi, alors que, dans les années 1830, l'avantage réel du salaire urbain des travailleurs londoniens était de 67 %, une large part de cette prime faisait office de compensation pour les risques évidents pour la santé que présentait la vie à la ville. <sup>64</sup>

En Allemagne, durant la seconde moitié du 19<sup>e</sup> siècle, les taux de mortalité infantile dans les zones rurales étaient d'environ 150 pour 1 000 naissances vivantes. Mais Berlin, alors en pleine expansion, possédait le taux le plus haut de l'ère du Kaiserreich, avec environ 300 décès par 1 000 naissances vivantes dans les années 1860 et même jusqu'à 410 pour 1 000 dans la décennie suivante. Le fossé entre milieux urbains et ruraux, en matière de bien-être physique, persista tout au long du 19<sup>e</sup> siècle. <sup>65</sup>

À mesure que l'économie des États-Unis s'industrialisait et s'urbanisait, les populations vivant dans les zones à forte densité à l'aube du 20<sup>e</sup> siècle étaient exposées à diverses maladies parasitaires et infectieuses. En 1880, la mortalité urbaine (chez les adultes) était 50 % supérieure à la mortalité rurale, une différence de 18 % persistant deux décennies plus tard. La différence de mortalité entre zones rurales et urbaines était même encore plus importante parmi les nourrissons et les enfants en bas âge. Pour les nourrissons, l'excédent de mortalité urbaine était de 63 % en 1890 et de 49 % en 1900 ; pour les enfants âgés de un à quatre ans, ces chiffres étaient, respectivement de 107 et 97 %. En 1900, l'espérance de vie des hommes urbains était de 10 ans inférieure à celle des hommes ruraux. <sup>66</sup>

Que la performance des villes et agglomérations des pays en développement d'aujourd'hui soit meilleure que celle des villages en matière d'indicateurs de santé, alors que c'est l'inverse qui prévalait pour les pays développés à revenus comparables au cours du 19<sup>e</sup> siècle, témoigne d'avancées en termes de santé publique et de médecine, et d'améliorations des réseaux d'égouts et des systèmes d'approvisionnement en eau. Cela reflète également les bénéfices que confèrent aujourd'hui les villes dans les pays en développement. Les avantages de la forte densité ne se limitent donc pas à la génération de revenus et à la création de richesse mais ils s'étendent également à la sphère sociale.

Avec ces différences dans les sources privées et publiques de bien-être, il n'est pas surprenant que les villes et agglomérations du monde en développement connaissent une croissance rapide. Ce qui est surprenant, c'est que ce mouvement vers la densité ne s'opère pas plus vite. Quelle en est l'implication en matière de politique ? Toute stratégie destinée à favoriser une urbanisation moins désespérée et plus délibérée doit inclure des efforts visant à améliorer les services publics dans les zones rurales.

Généralement considéré comme l'architecte de la résurgence de la Chine en tant que superpuissance économique, Deng Xiaoping insistait sur la nécessité de l'ouverture de son pays aux marchés mondiaux, mais également sur celle du développement concerté des zones côtières chinoises, telles que Shanghai et Guangzhou, comme élément déclencheur de cette mise en relation du pays avec les marchés mondiaux. Lorsqu'on l'interrogeait sur les disparités croissantes de richesse entre les zones côtières et l'intérieur du pays, il rétorquait que « pour que toute la Chine devienne prospère, il faut bien que certaines [régions] s'enrichissent avant d'autres ».

Ce chapitre montre que tous les aménageurs couronnés de succès dans leur entreprise partagent la vision de Deng Xiaoping, tandis qu'il semblerait que sa sagesse ait échappé aux dirigeants des pays en développement, même parmi les quelques-uns qui sont reconnus pour leurs qualités de visionnaires, comme le montreront les chapitres suivants de ce Rapport. En effet, dans bon nombre de ces pays, la « croissance spatialement équilibrée » a été, pendant des décennies, le mantra des décideurs politiques. C'était l'obsession des aménageurs dans l'ancienne Union soviétique (voir encadré 2.5) et cela a constitué l'objectif des gouvernements de diverses tendances politiques en République arabe d'Égypte, au Brésil, en Inde, en Indonésie, au Mexique, au Nigeria, en Fédération de Russie, en Afrique du Sud et dans d'autres grands pays en développement. On trouve même un fort engagement en faveur du développement spatialement équilibré dans l'histoire économique de nombreux pays développés. Ainsi par exemple, le Royaume-Uni a poursuivi cet objectif entre la fin des années 20 et les années 80,<sup>1</sup> de même que le Canada entre la fin des années 1950 et la fin des années 1980.<sup>2</sup> Dans ces derniers cas cependant, la vision de Deng Xiaoping a conservé

toute sa validité malgré la popularité des politiques tendant à rechercher une croissance équilibrée sur le plan géographique.

En effet, concentration de l'activité économique et convergence des niveaux de vie peuvent se produire simultanément. Ainsi par exemple, le développement des États-Unis s'est traduit par une concentration accélérée de l'activité manufacturière dans une zone relativement petite de la partie est et nord-est du Midwest au tournant du vingtième siècle.<sup>3</sup> Or, tout au long de ce processus de concentration, les revenus par habitant des différents États du pays ont peu à peu convergé, en dépit de quelques périodes de pause.<sup>4</sup> De nos jours, environ la moitié de la population des États-Unis est concentrée dans seulement cinq États,<sup>5</sup> mais les disparités entre les États concernant le chômage de longue durée de la population ont été relativement faibles depuis la Seconde guerre mondiale.

La volonté des travailleurs de se « déraciner » et de s'installer ailleurs pour y travailler<sup>6</sup> a contribué à la convergence des niveaux de vie aux États-Unis. Mais même dans les pays où une telle volonté est moins évidente, on constate que les indicateurs de bien-être de base ont convergé car le développement s'est accompagné d'une propagation des services publics. Prenons le cas de la France et de l'Allemagne. Même si Paris a généré 28 % du produit intérieur brut (PIB) de la France<sup>7</sup> alors qu'elle occupe seulement 2 % du territoire national, on constate peu de variation spatiale des taux de mortalité infantile dans le pays. Certes la région retardataire de Lorraine avait le taux de mortalité infantile le plus élevé (4,5 décès pour 1 000 naissances en 2005), mais ce chiffre n'est guère supérieur à la moyenne nationale de 3,8 pour 1 000.<sup>8</sup> En Allemagne, la région prospère de Hambourg — dont la densité économique est de 114 millions d'euros de PIB par kilomètre carré — a affiché un PIB par habitant plus de deux fois supérieur



à celui de la région retardataire du nord-est du Mecklembourg-Poméranie occidentale et une densité économique plus de 100 fois supérieure. Or, en dépit des différences phénoménales de densité économique entre ces deux régions, on ne constate aucune différence en termes de services sociaux de base. Les nombres de médecins et de lits d'hôpital pour mille habitants sont proches des moyennes nationales tant dans la région du Mecklembourg-Poméranie occidentale que dans celle de Hambourg.<sup>9</sup>

Ce chapitre présente des faits stylisés concernant la concentration économique dans des régions d'un pays, généralement appelées « régions dynamiques » ou « prospères », et la convergence des niveaux de vie entre les ménages qui vivent dans ces régions et ceux qui, dans le même pays, vivent dans des régions reculées ou peu dynamiques, appelées « régions retardataires ». Il introduit le concept de distance économique, qui est lié, sans y être identique, au concept de distance physique. Lorsqu'elle est complétée par la densité économique étudiée au chapitre 1, la notion de distance aide à caractériser les transformations spatiales qui accompagnent le développement et qui peuvent être nécessaires à une croissance économique rapide.

Les principales constatations :

- **À mesure que les pays se développent et s'organisent sur le plan interne, l'emplacement devient de plus en plus important du point de vue de l'activité économique, mais de moins en moins important du point de vue du bien-être social.** Sur le plan spatial, une plus grande masse économique (qui s'accumule là où les entreprises produisent) n'est pas synonyme de niveaux de vie plus élevés (dont les indicateurs sont la consommation, la pauvreté et l'accès aux services de base des ménages). Pendant les premières phases du développement, infrastructures et services sociaux sont généralement confinés aux régions où se concentre la masse économique. Mais à mesure que les pays se développent et s'organisent sur le plan interne, la distinction entre régions dynamiques et régions retardataires s'accroît en ce qui concerne la masse économique, tandis qu'elle s'estompe en ce qui concerne les niveaux de vie.
- **Tout d'abord la concentration spatiale de l'activité économique augmente, puis elle se stabilise.** Lors du passage d'une économie agraire à une économie industrielle, la répartition spatiale de la population et de la production économique devient plus compacte. Au sein d'un pays, l'intégration des agglomérations et de la périphérie des villes entraîne

la formation de zones métropolitaines et de zones de pointe ayant une masse économique dense. Puis ce processus s'atténue et la répartition spatiale de l'activité économique se stabilise.

- **Les disparités spatiales de niveaux de vie suivent un cours en U inversé, augmentant dans les premiers stades du développement économique, puis demeurant élevées pendant une longue période avant de converger lentement.** Lorsqu'un pays s'industrialise, il concentre son capital physique et humain initial limité dans des régions prospères, à savoir celles qui offrent un fort potentiel de développement. Les régions éloignées de ces nouvelles zones de densité demeurent en retrait. Les disparités spatiales de productivité et de revenus peuvent persister pendant des générations, même lorsque travail et capital sont mobiles. L'histoire montre que les pays développés du monde contemporain ont connu des divergences spatiales de niveaux de vie persistantes dans les premiers stades de leur développement, puis que les niveaux de vie ont lentement convergé sur le plan spatial de nombreuses années après que les pays aient atteint un niveau de vie élevé.<sup>10</sup>
- **Progrès technologique et mondialisation ont renforcé le potentiel commercial des régions de pointe dans les pays en développement, intensifiant la concentration et amplifiant les disparités spatiales.** Bien que les forces fondamentales qui façonnent la géographie économique interne des pays en développement soient les mêmes que celles qui ont autrefois façonné le paysage économique des pays développés contemporains, elles ont gagné en ampleur. Avec de plus grands marchés internationaux, de meilleurs transports et de meilleures techniques de communication, les régions de pointe des pays en développement ouverts aux marchés mondiaux disposent d'un plus grand potentiel commercial que celui dont ont bénéficié ces mêmes zones dans les pays industriels actuels lorsqu'ils se sont développés autrefois. Il en résulte que les forces sous-tendant la formation de divergences spatiales entre les régions de pointe et les régions retardataires sont aujourd'hui plus puissantes.

### Définition de la distance

La densité, évoquée dans le chapitre 1, est également pertinente au niveau du pays. En effet, des concentrations plus denses d'activité économique augmentent choix et possibilités. Elles renforcent le potentiel commercial en matière d'échange de marchandises, de services et

d'informations, ainsi que les facteurs de production. Ce chapitre étudie les disparités de masse économique et de services sociaux entre les différentes régions qui constituent un pays et établit un lien entre ces disparités et la distance par rapport à la densité économique. Ainsi, alors que le chapitre 1 évoquait les changements à l'échelle locale — où la dimension spatiale la plus pertinente est la densité — ce chapitre aborde les transformations spatiales à l'échelle nationale, où densité et distance sont deux caractéristiques pertinentes. Le chapitre 3 développera quant à lui l'idée selon laquelle, en ce qui concerne les régions du monde, bien que la densité et la distance comptent également, la dimension la plus importante à l'échelle internationale est la division, à savoir les obstacles politiques à la circulation des marchandises, des activités économiques, des personnes et des informations entre États.

### *La distance comme concept économique non-euclidien*

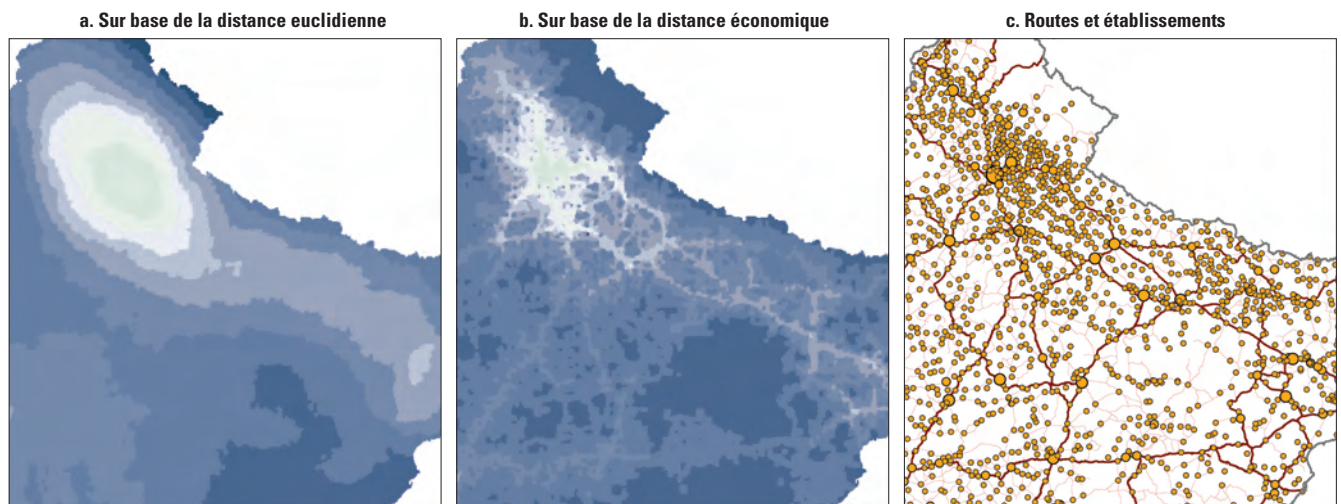
Le concept de distance concerne la facilité ou la difficulté avec laquelle les marchandises, les services, la main-d'œuvre, le capital, les informations et les idées traversent l'espace. C'est une mesure du degré de facilité avec laquelle les capitaux, la main-d'œuvre, les marchandises et les services circulent d'un point à un autre. En ce sens, la distance est un concept économique et non un simple concept physique. Bien que la distance économique soit généralement liée à la distance euclidienne (en ligne droite) entre deux lieux, ainsi qu'aux caractéristiques physiques de la géographie qui les sépare, cette relation n'est pas toujours directe, l'une des raisons en étant

que la distance est différente selon qu'il s'agit du commerce des marchandises ou de la migration des personnes.

En effet, en ce qui concerne le commerce des marchandises et des services, la distance reflète la durée et le coût monétaire. L'emplacement et la qualité des infrastructures de transport, ainsi que la disponibilité des moyens de transport, peuvent radicalement influencer sur la distance économique entre deux régions quelconques, quand bien même la distance euclidienne entre celles-ci serait identique. Ainsi par exemple, deux villages peuvent être situés à la même distance en ligne droite d'une ville, mais l'un peut être proche d'une autoroute nationale et l'autre situé sur une route rurale non goudronnée. Si l'on s'en tient à la distance en ligne droite, la plupart du territoire de l'Inde est bien relié aux marchés situés dans des régions densément peuplées. Mais dans de nombreuses régions du pays, la population peut difficilement rejoindre les marchés en raison du temps de transport, qui est déterminé par le type et la qualité des routes et autres infrastructures de transport (voir carte 2.1).

En ce qui concerne la mobilité de la main-d'œuvre, la distance reflète également le « coût psychologique » pour l'émigrant de sa séparation avec le territoire qui lui est familier. Entre 1985 et 1995, la part des migrants provenant d'une autre province dans une province chinoise diminuait à mesure que la distance entre les provinces augmentait. Par ailleurs, la migration entre des provinces qui ne sont pas voisines entraîne des coûts supplémentaires.<sup>11</sup> Ainsi, tout comme pour les échanges commerciaux, la distance économique en matière de migration est liée à la distance physique sans en

**Carte 2.1 L'accès au marché ne se fait pas en ligne droite**



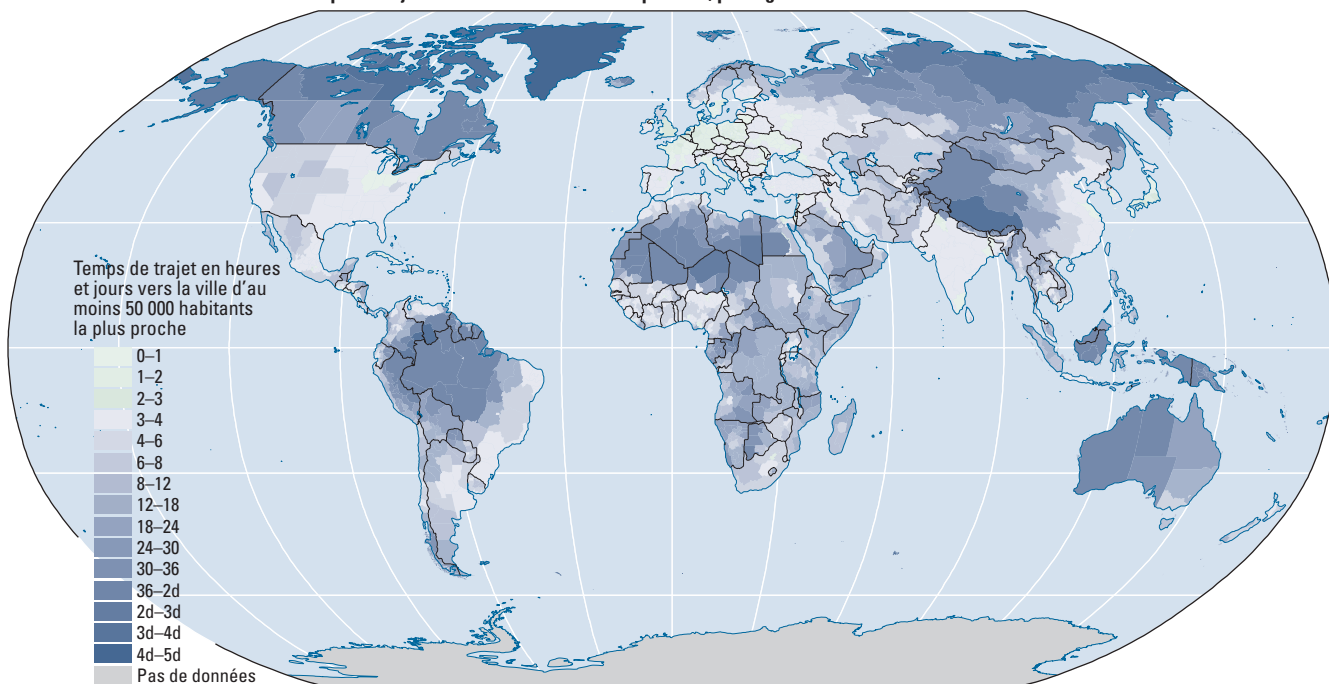
Source : Équipe du Rapport sur le développement dans le monde 2009.

Note : La couleur la plus claire représente le meilleur accès aux endroits possédant une masse économique.



Carte 2.2 Les distances peuvent être longues, y compris dans le monde développé

Temps de trajet vers les établissements importants, par région administrative sous-nationale



Source : Contribution d'Andrew Nelson ; voir Uchida &amp; Nelson (2008) pour ce Rapport.

être synonyme. Dans le présent Rapport, la destination d'intérêt est le lieu ayant la plus forte densité économique ou le plus fort potentiel commercial et, par conséquent, la distance est une métaphore de l'accès aux marchés.

Les obstacles créés par l'homme, y compris les politiques, peuvent également accroître la distance. Ainsi par exemple, dans de nombreux pays d'Afrique subsaharienne, on rencontre couramment des barrages routiers et des barricades locales — « stations de péage » improvisées par la police locale ou d'autres personnes afin d'obtenir un paiement — lors des voyages effectués par la route.<sup>12</sup> D'autre part, lorsque l'autonomie politique locale est forte, le territoire national peut être fragmenté du fait de la mise en œuvre de politiques protectionnistes au niveau local. La carte 2.2 indique la distance temporelle par rapport aux zones de peuplement humain, en posant pour hypothèse l'absence ou la quasi-absence d'obstacles d'origine humaine. Les distances peuvent être longues, même dans les pays à revenu élevé.

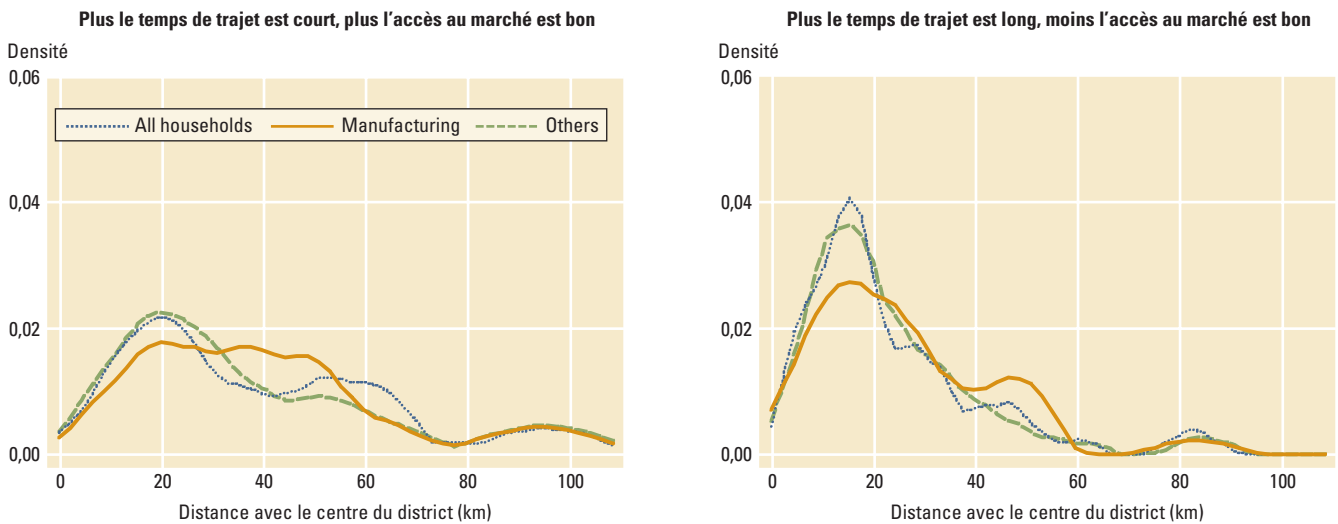
#### *Les lieux proches des marchés bénéficient d'un avantage naturel*

En 1980, la réforme de la décentralisation en Chine a accru le pouvoir administratif des gouvernements provinciaux, qui en ont profité pour protéger les entreprises locales en augmentant les tarifs douaniers appliqués aux marchandises provenant d'autres provinces du pays et en

imposant des interdictions à l'importation sur certaines de ces marchandises. Entre 1992 et 1997, les importations entre provinces sont passées de 50 à 38 % du PIB, tandis que le taux d'absorption locale des marchandises au sein des provinces passait de 68 à 72 %. L'ampleur de ces phénomènes est similaire à celle de phénomènes identiques qui ont touché le commerce des marchandises entre les États-Unis et le Canada et entre les pays de l'Union européenne.<sup>13</sup> De même, le système de *hukou* chinois, qui consiste en un enregistrement permanent des ménages liant le lieu de résidence à l'accès aux biens de consommation, aux offres d'emploi et à la protection sociale, a réduit la migration interne.<sup>14</sup>

La distance par rapport à la densité influe sur le mouvement spatial des marchandises, des services, de l'information, de la connaissance et des personnes. Les déplacements quotidiens vers et depuis le lieu de travail, la migration, les télécommunications, la circulation des informations et le transport des marchandises relient les régions d'origine aux régions destinataires. La plupart des interactions spatiales, telles que les études et le commerce, sont bénéfiques. Mais certaines sont nocives, comme la propagation des maladies. Le principal déterminant de la force de ces interactions est la distance. Comme l'indique Waldo Tobler dans son ouvrage « *First Law of Geography* », « tout est relié à tout le reste, mais les choses proches sont plus reliées entre elles que les choses distantes ». <sup>15</sup> Ainsi,

**Figure 2.1 Le secteur manufacturier en Indonésie prospère dans les régions à faible distance économique de la densité**



Source : Yamauchi *et al.*, à paraître.

les régions qui sont plus proches de la densité économique ont plus facilement accès aux interactions et aux échanges bénéfiques.

En Indonésie, de meilleures connexions routières réduisent le temps de transport et la distance par rapport aux centres économiques, créant ainsi de plus vastes zones d'agglomération. Grâce à la présence de routes de bonne qualité et à une plus grande facilité d'accès aux marchés, des villages situés à 60 kilomètres du centre-ville ont une activité manufacturière aussi importante que le centre-ville lui-même, de sorte qu'une périphérie bien reliée au centre devient partie intégrante de la zone d'agglomération. Au contraire, dans les périphéries mal reliées au centre, la densité de l'activité économique chute rapidement au-delà d'un périmètre de 25 kilomètres autour du centre (figure 2.1).

Les retombées de la proximité par rapport à la densité apparaissent aussi bien dans les pays développés que dans les pays en développement. Dans le secteur manufacturier européen par exemple, la croissance de la productivité totale des facteurs d'une région est fortement liée, de manière positive, à la densité de la production manufacturière dans les régions voisines, et une croissance plus rapide de la demande dans ces régions stimule, par effet d'entraînement, la rapidité de la croissance de la productivité totale des facteurs.<sup>16</sup> Au Canada, North York et Waterloo sont en train de devenir partie intégrante du pôle des technologies de l'information et de la communication (TIC) de Toronto grâce à leur proximité avec cette ville et à la présence sur leur sol d'universités de recherche. De même, les entreprises plus proches de Toronto obtiennent de meilleurs résultats que celles qui en sont plus éloignées.<sup>17</sup>

On constate une reproduction de ce phénomène dans les pays émergents. Lorsque, dans les années 1980, un réseau autoroutier fut construit autour de Djakarta, de nombreuses entreprises se sont éloignées du centre-ville pour faire des économies sur les coûts fonciers et liés au surpeuplement, mais elles sont demeurées près de la région métropolitaine afin d'avoir accès à son vaste marché.<sup>18</sup> D'autres agglomérations indonésiennes ont connu une évolution similaire, quoique moins prononcée, avec une croissance plus forte dans les zones périphériques situées autour des mégapoles.<sup>19</sup> Au Brésil, les industries sont sorties de la banlieue de São Paulo pour s'installer en périphérie, où les salaires sont plus faibles. Suivant les couloirs de transport, elles ont traversé l'État de São Paulo pour finalement s'installer dans l'État voisin de Minas Gerais. En République de Corée, les entreprises du secteur manufacturier de Séoul se sont tout d'abord décentralisées en périphérie de la ville, à une distance maximale d'une heure de route. C'est seulement dans les années 1990 qu'elles se sont décentralisées vers d'autres villes et zones rurales.<sup>20</sup>

### *La migration des personnes est le moyen naturel de réduire la distance*

Une région prospère ayant une activité économique dense incite, par les possibilités commerciales qu'elle offre, les entreprises et les travailleurs à venir s'y installer. En répondant à cette incitation, entreprises et travailleurs contribuent à leur tour à l'élargissement du champ des possibilités commerciales qu'offre la zone dense. Il en résulte un processus circulaire et cumulatif, par lequel les zones denses attirent continuellement les travailleurs et les entreprises des régions moins denses. Dans ce processus, la migration

opère un rééquilibrage de la répartition de la population face à la disparité spatiale de la densité économique. La réduction des coûts liés à la distance ou des frictions spatiales entraîne une augmentation de la circulation des personnes, des entreprises et des idées — ainsi que des marchandises et des services — et intègre ainsi les régions moins développées dans le système national de production. Avec le commerce, la mobilité des personnes est probablement le plus puissant mécanisme d'intégration des régions de faible densité économique aux marchés de forte densité. Mais pour que la migration interne se traduise par une convergence des niveaux de vie, de grands mouvements de population peuvent être nécessaires sur des générations.

Chaque année, quelque 40 millions de personnes aux États-Unis déménagent, dont 8 pour aller habiter dans un autre État du pays.<sup>21</sup> La cause de cette mobilité réside dans la concentration de la production économique nationale dans quelques régions (voir carte 2.3), ce qui

signifie que pour accéder à cette densité économique il faut généralement s'en rapprocher.

Les personnes qui vont s'installer dans des régions économiquement denses contribuent à la production et accroissent leurs revenus, mais elles provoquent également un durcissement de la concurrence entre les travailleurs dans ces régions, et un affaiblissement de celle-ci dans les régions moins denses, contribuant ainsi à la convergence des niveaux de vie entre les zones à faible et à forte productivité. Dans les pays industriels contemporains, la convergence la plus spectaculaire s'est produite entre 1870 et 1913, en grande partie sous l'influence des plus grands flux migratoires européens à destination des marchés émergents de l'époque, l'Asie et l'Amérique. En ce qui concerne l'Irlande, l'immigration massive de la population entre 1851 et 1908 a contribué pour un tiers au rattrapage (en termes réels) du niveau des salaires pratiqués aux États-Unis et en Grande-Bretagne par les salaires irlandais, en réduisant la concurrence sur le

### ENCADRÉ 2.1 La définition d'une zone passe-t-elle par la NUTS ?

L'analyse des politiques sous-nationales repose sur des données relatives à des zones allant de petites unités primaires de sondage à des États ou des provinces, en passant par des districts. Généralement, ces zones sont définies de manière administrative ou politique, reflétant ainsi des caractéristiques historiques plus que des schémas actuels. Par exemple, la structure administrative actuelle des États membres de l'UE est généralement constituée de deux niveaux, tels que les *länder* et les *kreise* en Allemagne, les *régions* et les *départements* en France, les *comunidades autonomas* et les *provincias* en Espagne, et les *regioni* et les *province* en Italie. La *Nomenclature d'unités territoriales statistiques* (NUTS) fournit une classification uniforme unique des unités territoriales en vue de la production de statistiques régionales pour l'UE. Les deux premiers niveaux administratifs dans la plupart des États membres correspondent à NUTS 2 et NUTS 3. Bien souvent, NUTS 1, une plus vaste unité représentant les principales régions socio-économiques, ne correspond pas aux unités administratives qui existent actuellement dans les États membres.

Le choix de l'échelle spatiale ou de la meilleure définition à adopter pour la région sous-nationale dépend du problème à traiter et des informations disponibles mais, pour les raisons indiquées ci-dessous, il peut radicalement modifier les conclusions tirées de l'étude des conditions sociales et économiques dans diverses parties d'un pays.

- Premièrement, par rapport à un problème étudié, une région n'est pas homogène. Par exemple, les différences en termes d'emploi ou de pauvreté de la population peuvent être aussi importantes au sein d'une même

région qu'entre différentes zones et toute modification des frontières délimitant les régions pourrait entraîner une modification des résultats. Les répercussions potentielles sont succinctement résumées par le titre d'un article classique sur ce sujet, « Un million ou presque de coefficients de corrélation » (*A Million or So Correlation Coefficients*).<sup>a</sup>

- Deuxièmement, les conclusions analytiques dépendent de l'agrégation ou de l'échelle spatiale, avec les risques d'erreur implicites au processus qui consiste à déduire des caractéristiques individuelles à partir de données agrégées. L'étude classique de Robinson (1950) illustre ce problème.<sup>b</sup> Une plus vaste agrégation produira des différences plus faibles entre les unités d'analyse — et moins de divergences. Ainsi, en fonction de la taille des unités, les résultats obtenus pourront être sensiblement différents.

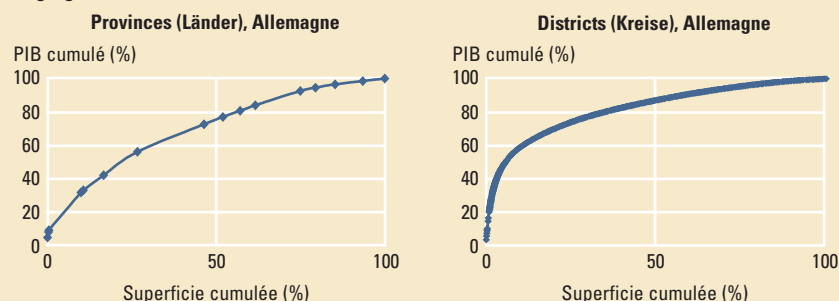
La figure ci-dessous représente la densité de l'activité économique de 16 provinces (*Länder*) et de 439 districts (*Kreise*) allemands. Les données fortement agrégées indiquent que 30 % du PIB sont produits sur 10 % de la superficie du pays, alors que les données désagrégées indiquent que presque 60 % du PIB sont produits sur ces mêmes 10 %. Certes les informations agrégées peuvent être utiles, mais il convient d'être attentif à ce biais.

Source : Équipe du Rapport sur le développement dans le monde 2009.

a. Openshaw & Taylor 1979.

b. En ce qui concerne les États-Unis, en se fondant sur des données de niveau national l'étude a montré qu'il existe une corrélation positive entre la proportion de personnes nées à l'étranger et la proportion de personnes sachant lire et écrire l'anglais, ce qui conduit à la conclusion qu'il existe une plus forte propension à l'illettrisme chez les américains nés aux États-Unis. L'analyse de cette même relation fondée sur des données individuelles a montré une corrélation négative.

#### Les différentes échelles spatiales produisent des résultats différents à cause d'un biais d'agrégation



Source : Estimations basées sur Nordhaus, 2006.

marché du travail national. De même, entre les deux guerres mondiales, la quasi-cessation du rattrapage ou de la convergence entre les pays industriels a été largement attribuée à des politiques de l'immigration plus restrictives.<sup>22, 23</sup>

### *Densité dans les régions dynamiques, distance pour les régions retardataires*

Idéalement, pour comparer des régions sous-nationales, il faudrait définir ces régions en fonction de critères économiques correspondant à des marchés du travail et à des zones d'activité économique à peu près autonomes. Mais il est difficile d'obtenir des données sur des zones économiques ainsi définies de manière fonctionnelle.<sup>24</sup> Par conséquent, les régions sous-

nationales sont définies plus communément par les frontières administratives ou politiques. Une telle définition peut biaiser l'analyse économétrique (voir encadré 2.1), mais elle présente l'avantage de correspondre aux zones de définition et de mise en œuvre des politiques sous-nationales. Dans ce chapitre, des régions définies de manière administrative ou politique sont étudiées au regard de données provenant de différentes sources allant des comptes nationaux au quadrillage du territoire national en cellules de 1° de longitude par 1° de latitude en passant par des enquêtes sur les ménages.

Dans ce Rapport, les régions dynamiques ont une forte densité économique et les régions retardataires sont à une grande distance de la

## **ENCADRÉ 2.2** *Comment les pays développés et en développement définissent les régions retardataires : un bref aperçu*

Dans ce Rapport, une région retardataire est définie comme une région éloignée de la densité. Cette définition est-elle comparable à celle que lui ont donnée, d'autrefois à aujourd'hui, les décideurs politiques dans les pays développés et en développement ?

Généralement, les critères utilisés par les gouvernements nationaux pour classer une région comme « retardataire », « désavantagée » ou « peu avancée » sont liés à des stratégies ou politiques explicites de développement spatial ou régional. Ces critères peuvent être vagues ou précis. Ils peuvent se rapporter à un indicateur unique de performance économique ou à une moyenne pondérée de plusieurs indicateurs. Enfin, ils peuvent refléter la définition des zones retardataires à différentes échelles spatiales.

- *Vague.* Dans les années 1980, la politique régionale du Royaume-Uni prévoyait le classement des zones retardataires soit en « zone en développement » soit en « zone intermédiaire », mais les critères fixés par la loi pour désigner ces zones étaient vagues. « Dans l'exercice des pouvoirs [de désignation de zones en développement et intermédiaires] qui lui sont conférés en vertu des dispositions précédentes du présent article, le ministre doit tenir compte de toutes les circonstances actuelles et anticipées, y compris de la situation de l'emploi et du chômage, des changements de population, de la migration et des objectifs des politiques régionales ».<sup>a</sup>
- *Précise et simple.* La politique régionale ou « de cohésion » de l'UE pour la période 2007-2013 définit les zones retardataires comme celles qui remplissent les conditions pour obtenir une aide au titre de l'« objectif de convergence », à savoir les zones NUTS2 ayant un PIB par habitant inférieur à 75 % du PIB moyen par habitant de l'UE.<sup>b</sup> Le budget européen prévoit que ces zones doivent recevoir environ 71 % des fonds prévus au

titre de l'objectif de convergence. Mais, même au sein de la politique régionale de l'UE, un financement est offert à des conditions plus favorables (et plus compliquées) aux zones qui non seulement ont un PIB par habitant inférieur à 75 % du PIB moyen par habitant de l'UE, mais qui sont en outre situées dans un pays dont le PIB par habitant est inférieur à 90 % du PIB moyen par habitant de l'UE, ces zones étant considérées comme « plus retardataires ».<sup>c</sup>

- *Précise et compliquée.* Entre 1982 et 1987, le ministère canadien de l'Expansion industrielle régionale a eu recours à un indice de développement pour classer les zones du territoire en vue de déterminer l'allocation des aides prévues dans le cadre de son Programme de développement industriel et régional. L'indice attribuait une pondération de 50 % au chômage d'une zone, une pondération de 40 % à son revenu personnel et une pondération de 10 % à la capacité fiscale de la province pour identifier les 15 % de zones les « moins développées ».<sup>d</sup>
- *Définition et mesure sophistiquées.* Pour identifier les zones considérées comme retardataires, le Mexique a adopté une stratégie microrégionale qui s'appuie sur un « indice de marginalisation » fondé sur des indicateurs d'accès à des services de base tels que l'électricité et l'eau potable, et sur des indicateurs de la qualité des conditions d'habitation et la proportion de la population locale possédant un emploi dont le salaire est peu élevé. Cette stratégie vise principalement les communautés rurales éloignées du sud du pays, car « l'éloignement des communautés rurales se traduit souvent par des conditions de pauvreté et l'absence considérable d'accès à une vaste gamme de services publics de base ».<sup>e</sup>

Le cas du Mexique est remarquable, non seulement en raison de la sophistication de la mesure utilisée pour identifier les zones

retardataires, mais également en raison de la manière sophistiquée de définir les zones. Au lieu d'avoir recours aux simples délimitations administratives pour définir les zones, des techniques de système d'information géographique (SIG) sont utilisées pour tenir compte de la proximité géographique, de l'identité ethnique et géographique et des caractéristiques géoéconomiques d'une zone.

Ainsi, les critères auxquels les différents pays ont recours pour identifier les zones retardataires dépendent du niveau de développement du pays et de considérations politiques nationales. Dans les pays en développement, les zones retardataires sont définies par des niveaux élevés de pauvreté et de marginalisation, tandis que dans les pays développés, elles sont souvent définies par un fort taux de chômage.

En Inde, le dixième plan quinquennal (2002-2007) identifie la région du nord-est comme une région « peu avancée » et « désavantagée », nécessitant à ce titre une attention politique toute particulière. La politique régionale de l'UE contient quant à elle, au titre de son objectif de convergence, des dispositions spéciales pour les « régions ultrapériphériques », réputées nécessiter une aide supplémentaire.

La définition des zones retardataires adoptée par le présent Rapport — à savoir des zones éloignées de la densité — englobe cette vaste palette de critères.

Source : Contribution de Mark Roberts.

a. Loi de 1982 relative au développement industriel, chapitre 52, 1<sup>re</sup> partie, par. 3 ; passage mis en caractères gras par nos soins.

b. [http://europa.eu/pol/reg/index\\_fr.htm](http://europa.eu/pol/reg/index_fr.htm), « Activités de l'Union européenne — Politique régionale », 2008.

c. Atkinson & Powers 1987.

d. Villarreal, 2005 ; OCDE, 2003, p. 6.

e. OCDE, 2003.

densité. Plus une région est éloignée des zones dynamiques, plus elle est susceptible d'être retardataire car une distance plus grande par rapport à la densité implique l'absence d'intégration dans l'économie des régions dynamiques. Elle implique également un mauvais accès aux marchés « denses » de capitaux, de main-d'œuvre, de marchandises, de services et d'idées et aux retombées que ceux-ci engendrent en termes de connaissance et d'information. Une région retardataire est généralement une région éloignée du pays, présentant l'une ou plusieurs des caractéristiques suivantes : un taux de pauvreté élevé, un niveau de productivité et de revenu faible, un taux de chômage élevé et une croissance stagnante, qui sont typiquement les critères utilisés par les gouvernements pour définir les régions retardataires.

Dans les pays en développement, les régions retardataires sont généralement des régions lointaines dans lesquelles les besoins de base, tels que l'accès aux installations sanitaires et à l'électricité, ne sont pas satisfaits. Dans les pays développés, les régions retardataires sont des régions offrant de moins bonnes perspectives

d'emploi que les zones dynamiques, mais ne présentant pas de différence par rapport à ces dernières en ce qui concerne les services sociaux. Ainsi, dans le présent Rapport, la distance et l'accès aux marchés englobent une vaste palette de critères utilisés par différents pays pour définir une région retardataire (voir encadré 2.2).

Il en découle que la distance par rapport à la densité est la cause de la faiblesse des revenus par habitant, de la productivité du travail et des salaires réels — et du niveau élevé des taux de pauvreté et de chômage. Au Royaume-Uni, la densité économique des zones prospères de Londres et du sud-est du pays se traduit par une majoration de salaire de 18 % dont ne bénéficient pas les zones éloignées du nord et du sud-ouest de l'Angleterre, de l'Écosse et du pays de Galles.<sup>25</sup> En Indonésie, il existe une corrélation négative entre la rentabilité potentielle des entreprises du textile et d'autres secteurs et la distance par rapport à la densité, les profits diminuant à mesure que la distance augmente. Cela s'applique tant à la distance par rapport à la densité sur le plan interne qu'à la distance par rapport aux ports internationaux et donc par

### ENCADRÉ 2.3 *Disparités dangereuses : lorsque les divisions aggravent la distance*

La littérature académique soutient que la migration interne de la main-d'œuvre est la force la plus puissante de convergence des mesures économiques et autres mesures en faveur du bien-être des ménages entre les différentes régions d'un pays. Mais les différences de langue, de religion, d'ethnie et de race constituent probablement l'un des plus grands obstacles à la migration interne, dilemme inquiétant pour les décideurs politiques. Les obstacles ethniques, linguistiques et religieux qui peuvent empêcher les ménages de profiter de nombreuses possibilités d'opérer des arbitrages géographiques en fonction des différences en termes de situation de l'emploi et de revenus sont peut-être les mêmes qui cantonnent les populations pauvres dans les zones retardataires, perpétuent leur pauvreté et renforcent les inégalités spatiales.

#### **Disparités en Asie de l'Est.**

En Thaïlande, le taux de pauvreté de la population dans le nord-est du pays atteint 17 %, contre 0,5 % à Bangkok. Environ la moitié des groupes de minorités ethniques thaïlandais vivent dans le nord-est du pays. En Indonésie, les indicateurs de pauvreté et de bien-être sont toujours plus mauvais dans le Kalimantan — où vivent des minorités ethniques telles que les Dayaks, les Bugis et les Sambas — qu'à Java, où vit la majorité ethnique de l'Indonésie.

#### **Disparités en Asie du Sud.**

En Inde, les États de l'Arunachal Pradesh, de l'Assam, du Manipur, du Meghalaya, du Mizo-

ram, du Nagaland, du Sikkim et du Tripura constituent la zone retardataire du nord-est. À l'exception des assamais, la population est essentiellement tribale, parle des langues tibéto-birmanes et austro-asiatiques, et présente une forte similitude génétique avec les peuples de l'Asie de l'Est. L'hindouisme est la religion dominante, mais la prolifération du christianisme distingue cette région du reste de l'Inde. En termes de bien-être économique et de développement, mesurés de manière conventionnelle, le niveau des États du nord-est de l'Inde est parmi les plus bas du pays.

#### **Disparités en Afrique.**

D'après les conclusions d'une étude menée dans onze pays d'Afrique subsaharienne, l'ethnicité constitue à elle seule un fort facteur de prédiction des différences en matière de mortalité infantile, mais même combinée à la géographie, elle continue à demeurer un facteur de prédiction de la probabilité de survie des enfants. Ainsi par exemple, en Côte d'Ivoire, entre 1970 et 1994, la mortalité des enfants âgés de deux ans a connu une chute bien plus rapide chez les baoulés que chez les autres groupes ethniques. Au Ghana, la probabilité de décès des enfants des femmes ashantis était inférieure d'environ 20 % à celle des autres enfants. En Ouganda, la probabilité de décès des enfants âgés de moins de cinq ans était inférieure d'un tiers chez les enfants bagandas que chez ceux des autres groupes ethniques.

D'après une étude sur les inégalités spatiales menée en 2005 par l'Institut mondial de

recherche sur les aspects économiques du développement de l'Université des Nations Unies à Helsinki (UNU-WIDER), l'« inégalité spatiale est une dimension de l'inégalité en général, mais elle revêt une plus grande importance lorsque les divisions spatiales et régionales viennent se superposer aux tensions politiques et ethniques pour ébranler la stabilité sociale et politique ».<sup>a</sup> Il est effrayant de constater que ces mots quelque peu abstraits prédisaient les violences qu'allait connaître le Kenya en 2008 et qui se sont soldées par un bilan de 1 500 morts et 250 000 personnes déplacées. Le facteur déclencheur des violences fut la contestation des résultats de l'élection présidentielle organisée à la fin du mois de décembre 2007, qui a rapidement mis à nu les profonds clivages ethniques qui marquent la géographie économique et politique du Kenya. Les heurts communautaires furent plus prononcés aux alentours de la ville d'El Doret dans la vallée du Rift et aux abords de Kisumu dans le district occidental du pays. Or la vallée du Rift et le district occidental font partie des zones économiquement retardataires du pays et elles ont traditionnellement abrité les minorités kalenjin, luo, kisi et les tribus luhya, qui, avec d'autres minorités ethniques présentes dans ces zones, nourrissent un certain ressentiment concernant leur dénuement économique et le délaissement dont elles s'estiment victimes.

Source : Brouckerhoff & Hewett, 2000.

a. Kanbur & Venables, 2005.



rapport à la densité sur les marchés internationaux.<sup>26</sup> Là encore, les régions retardataires qui ne parviennent pas à attirer les investissements et les emplois sont celles dont la distance par rapport à la densité est importante.

Tout comme dans les pays riches contemporains, la distance par rapport à la densité se répercute sur les revenus dans les pays émergents. En Chine, par exemple, un bon accès aux marchés se traduit par des salaires individuels plus élevés, même en tenant compte des attributs spécifiques aux individus, aux secteurs et aux provinces, des différences du coût de la vie et des externalités liées au capital humain.<sup>27</sup> Au Brésil, les zones retardataires économiquement distantes de São Paulo et d'autres grands marchés affichent des niveaux de salaires plus bas et l'amélioration des perspectives de croissance d'une zone passe largement par la réduction de cette distance.<sup>28</sup> Dans la zone de pointe du Brésil, la densité économique se traduit par une majoration de salaire de 13 %, comparable à celle constatée dans les pays européens.<sup>29, 30</sup>

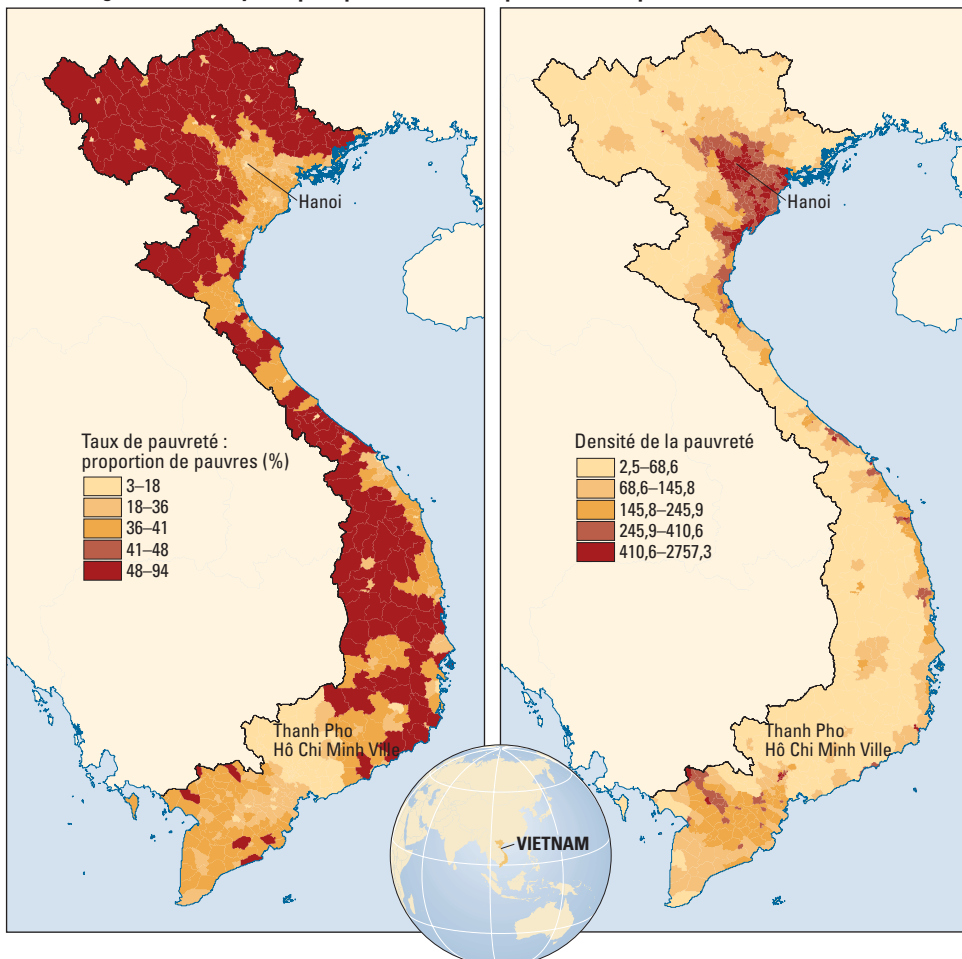
Au Mexique, les régions rurales du sud du pays, éloignées de la densité économique de la ville de Mexico et des États-Unis, ont le plus bas niveau de salaire et le plus fort taux de pauvreté.

Dans de nombreux pays, les régions retardataires sont peuplées par des minorités ethniques. Les inégalités tribales, raciales et religieuses face à l'accès aux ressources ressortent dans les disparités spatiales. Dans un cercle vicieux, les disparités entre les zones qui coïncident avec différents groupes ethniques peuvent creuser d'avantage encore les divisions politiques et alimenter les tensions, contribuant ainsi à approfondir les écarts de niveaux de vie. Elles peuvent même alimenter des conflits civils difficiles à éteindre, entraînant un « développement à l'envers » (voir encadré 2.3).<sup>31</sup>

*Le taux de pauvreté est plus élevé dans les régions retardataires, le nombre de pauvres est plus élevé dans les régions dynamiques*

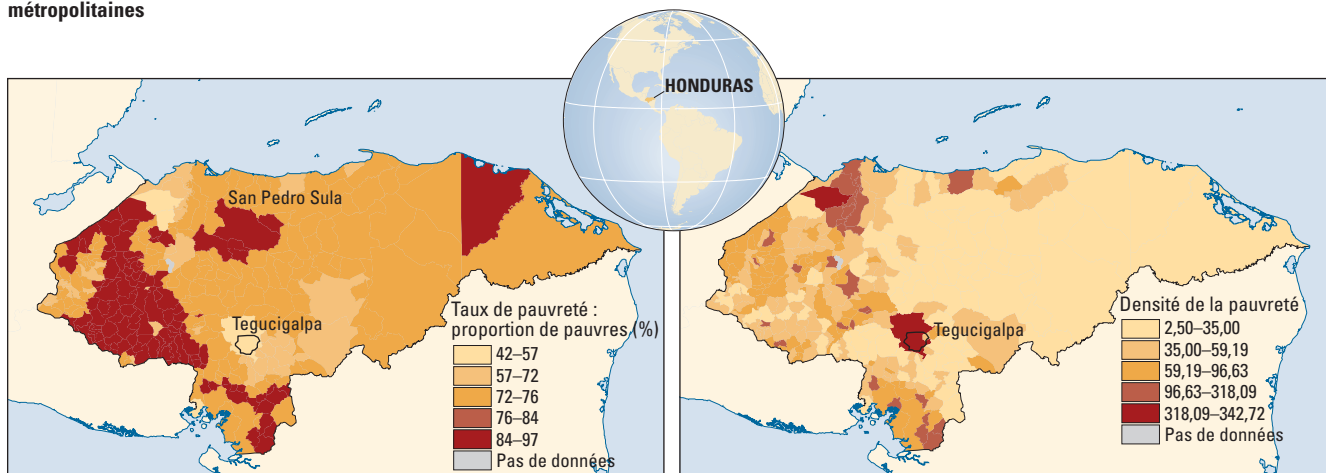
Le taux de pauvreté (proportion de la pauvreté) est lié à la distance et la masse de la pauvreté

**Carte 2.3** Au Vietnam, le taux de pauvreté est plus élevé dans les régions retardataires de l'intérieur mais c'est dans les régions côtières dynamiques que la masse de la pauvreté est la plus forte



Source : Projet de cartographie de la pauvreté, Université de Columbia, à partir de données de Minot, Baulch et Epprecht (2003).

**Carte 2.4** Au Honduras, le taux de pauvreté est élevé dans l'extrême est du pays mais les pauvres sont concentrés dans les deux plus grandes régions métropolitaines



Source : Projet de cartographie de la pauvreté, Université de Columbia, à partir de données de Robles (2003).

est liée à la densité. Les régions retardataires ont tendance à avoir une plus forte proportion d'habitants pauvres et les régions prospères ont tendance à abriter une plus grande partie de la population pauvre du pays en raison de la densité de leur population. Ainsi par exemple, les régions intérieures retardataires du Vietnam affichent le taux de pauvreté le plus élevé, mais c'est dans les régions dynamiques et prospères que se trouve la majorité de la population pauvre (voir carte 2.3). De même, au Honduras, la majorité de la population pauvre du pays est concentrée dans ses deux zones de pointe que sont Tegucigalpa et San Pedro Sula, tandis que les zones éloignées de l'est du pays ont généralement un taux de pauvreté élevé (carte 2.4).

### Concentration économique dans les régions dynamiques

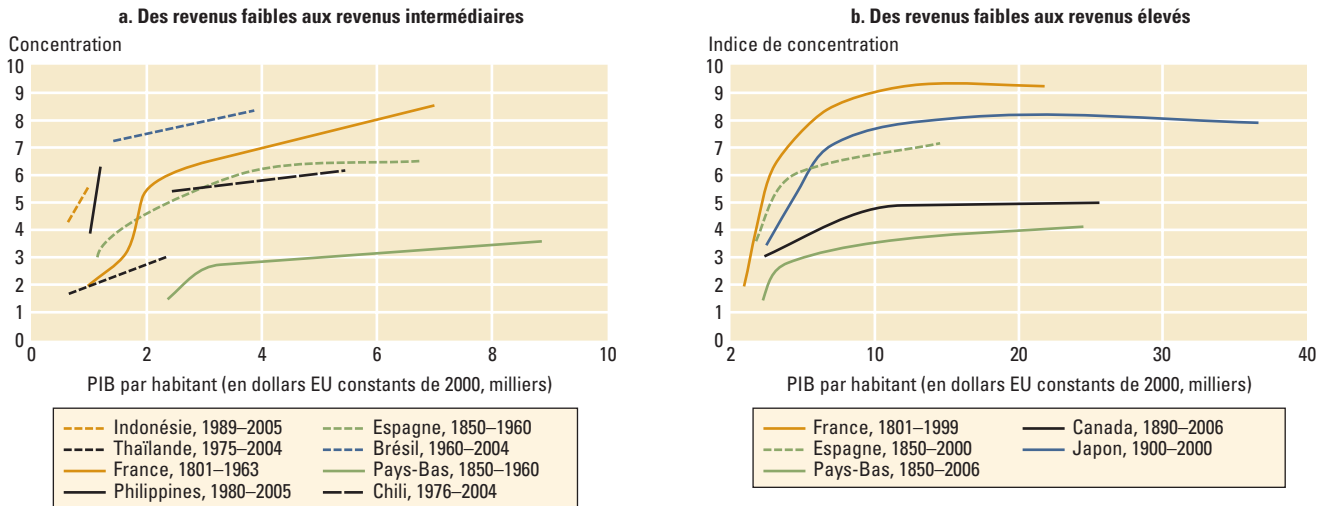
En général l'activité économique connaît une concentration croissante, et non décroissante, à mesure que les pays se développent. Dans environ un quart des pays du monde — tels que le Botswana, le Brésil, la Norvège, la Fédération de Russie et la Thaïlande — plus de la moitié du revenu national est produit sur moins de 5 % de la superficie du territoire. Dans la moitié des pays du monde — tels que l'Argentine, l'Arabie saoudite, la Slovénie et la Zambie — au moins un tiers du revenu national est produit sur moins de 5 % du territoire. Seul un pays sur dix a une masse économique dispersée, avec moins d'un dixième du revenu national produit sur 5 % de son territoire. Parmi les quelques pays présentant cette grande dispersion spatiale, on peut notamment citer le Bangladesh, la République démocratique de Corée, les Pays-Bas et la Pologne.<sup>32</sup>

Cette section présente l'expérience historique de pays industrialisés sélectionnés. Elle montre comment, sur une période de plus d'un siècle, la concentration spatiale de ces pays a connu une croissance rapide pour ensuite se stabiliser. Elle passe ensuite en revue un grand échantillon de pays développés et en développement pour montrer comment la concentration de la masse économique s'élève à mesure qu'un pays se développe.

### *La concentration augmente rapidement au cours des premiers stades du développement, avant de se stabiliser*

Il est difficile d'obtenir des données qui retracent l'évolution de la concentration spatiale de l'activité économique.<sup>33</sup> Les informations disponibles montrent que, dans ses premières phases, le développement économique s'accompagne d'un rapide accroissement de la concentration spatiale dans le pays. Non seulement le volume de l'activité économique augmente, mais la production de cette activité connaît une compression croissante dans une zone de plus en plus restreinte du territoire. Les zones de pointe sont celles qui profitent le plus de cette compression et de cette croissance.

La concentration économique en Ile-de-France — la région la plus dynamique de France, répartie sur environ 2 % du territoire national — a rapidement augmenté, passant d'une valeur d'environ deux fois la part hypothétique du PIB en 1801 à trois fois en 1851 et à six fois en 1910.<sup>34</sup> Elle a ensuite continué à augmenter, mais moins rapidement, jusqu'à neuf fois la valeur de la part hypothétique du PIB en 1960. En France, le PIB par habitant est passé de moins de 1 000 dollars EU en 1801 à 7 000 dollars EU en 1960. Toutefois, depuis 1960, la concentration économique

**Figure 2.2 La densification de la masse économique accompagne le développement depuis des décennies, voire des siècles**

Sources : Estimations de l'Équipe du Rapport sur le développement dans le monde 2009, basées sur les comptes nationaux – annuaires statistiques pour des années variées dans les pays respectifs. Les données de 1890 pour le Canada sont tirées de Green (1969). Les données sur la France sont basées sur les volumes de population de Catin et Van Huffel (2003) ; Barro et Sala-i-Martin (2004). Les données sur le Japon, les Pays-Bas et l'Espagne sont tirées de la Staff City Population Database, Groupe sur les établissements humains, Institut international pour l'environnement et le développement (IIED).

du pays s'est stabilisée, même si le PIB par habitant a triplé. Le Canada et les Pays-Bas n'ont pas connu d'augmentation aussi spectaculaire de leur concentration économique, mais les deux pays ont connu le même schéma d'une concentration augmentant rapidement avec de faibles niveaux de développement, suivie d'une stabilisation de la concentration tandis que le PIB par habitant augmentait pour atteindre plus de 10 000 dollars EU (voir figure 2.2).<sup>35</sup>

L'évolution des pays en développement contemporains s'opère selon des schémas identiques. Ainsi par exemple en Thaïlande, pendant que le pays s'est industrialisé et rapidement développé, la concentration dans la zone de pointe métropolitaine de Bangkok est passée de 1,8 en 1975 à 3,1 en 2004, tandis que le PIB par habitant a été multiplié par quatre. Au Brésil également, la concentration dans la zone de pointe de São Paulo est passée de 7,3 en 1960 à 8,4 en 2004 tandis que le PIB par habitant du pays était presque triplé.

En ce qui concerne le Japon, pendant la période d'industrialisation du pays postérieure à la Seconde guerre mondiale, la concentration de sa zone dynamique constituée par Tokyo et sa banlieue est passée de 7,1 en 1955 à 8 en 1970, tandis que le PIB par habitant du pays a plus que doublé. Cette augmentation de la concentration spatiale finit par se stabiliser lorsque la répartition spatiale de l'activité économique du pays connaît elle-même une stabilisation. Ainsi, après 1970, la concentration dans la région de Tokyo et de sa banlieue s'est stabilisée.

Aux États-Unis, tandis que le PIB par habitant augmentait rapidement pour passer de 1 806 dollars EU en 1850 à 4 091 dollars EU en

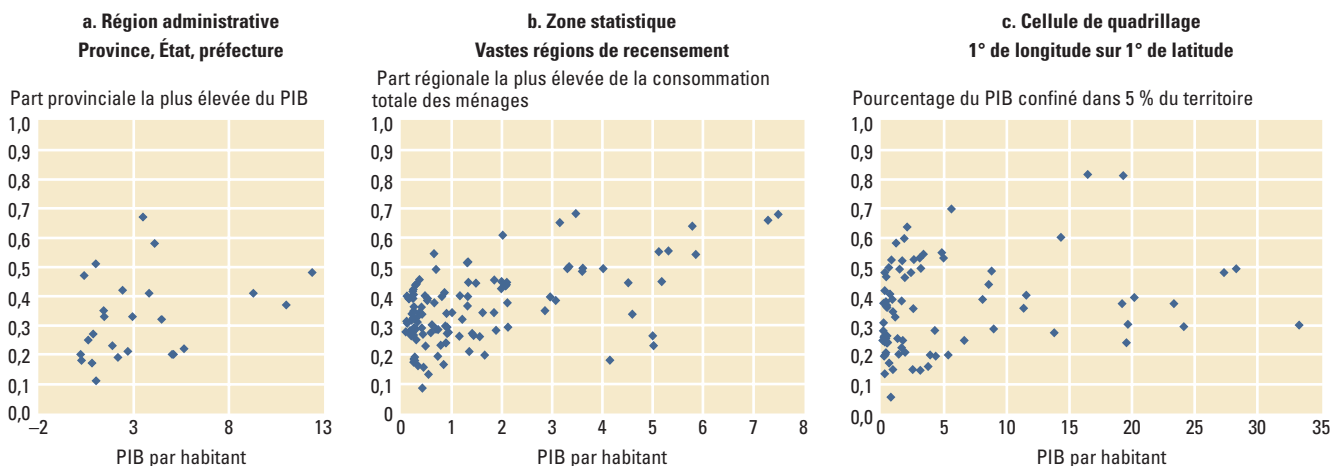
1900,<sup>36</sup> une concentration s'est produite dans la ceinture de l'industrie manufacturière de Green Bay-Saint-Louis-Baltimore-Portland (Maine), qui a regroupé les trois quarts des emplois du secteur aux États-Unis. Au cours des 60 années suivantes, la part des emplois manufacturiers de cette zone est demeurée stable, entre deux tiers et trois quarts.<sup>37</sup> En dépit de changements structurels dans l'économie des États-Unis et de l'évolution des schémas de la concentration économique, la concentration est demeurée stable après 1960. Un autre indice corroborant l'augmentation de la concentration est le passage de 25 à 17 % entre 1900 et 2000 de la part de superficie du territoire occupée par 80 % de la population du pays.<sup>38</sup>

Lorsque le PIB par habitant des pays continue d'augmenter et dépasse 10 000 dollars, la concentration a tendance à se stabiliser, avec toutefois des détails différents selon les pays. La concentration dans la zone de pointe est plus forte au Canada, en France et au Japon qu'elle ne l'est aux Pays-Bas et aux États-Unis. De même, parmi les pays en développement, le Brésil, l'Indonésie et les Philippines semblent être sur la voie d'une concentration spatiale plus forte que le Chili et la Thaïlande.

### *La comparaison au niveau international des concentrations actuelles conforte les tendances de fond historiques*

La relation entre le développement d'un pays et sa concentration spatiale est valable pour les pays à différents niveaux de développement. Elle est valable pour les pays en se fondant sur des régions administratives (provinces canadiennes, préfectures japonaises, « oblasts » russes et États

**Figure 2.3 Les mesures basées sur les comptes nationaux, les enquêtes auprès des ménages et les données économiques à l'échelle géographique confirment la tendance historique d'une augmentation de la concentration de la masse économique accompagnant celle du niveau de développement**



Source : Planche a : comptes nationaux provenant des sites web des instituts nationaux de statistiques ou des annuaires statistiques. Planche b : Estimations par le personnel de la Banque mondiale de plus de 120 enquêtes auprès des ménages dans 75 pays (l'ensemble de données est décrit en détails dans Montenegro et Hirn, 2008). Planche c : Estimations par le personnel de la Banque mondiale à partir de données provenant de <http://gecon.edu.yale>.

des États-Unis), sur des zones statistiques (les neuf régions de recensement des États-Unis, les trois régions de l'Équateur) et sur des zones territoriales (quadrillage territorial en cellules de 1° de longitude sur 1° de latitude). Et elle est valable pour différentes mesures de la concentration.

*Régions administratives.* Les différents pays comportent un nombre différent de zones administratives, dont la taille géographique peut également varier. Mais l'étude de ces facteurs, par une comparaison de 24 pays en développement — allant du Mozambique dont le PIB par habitant est de 211 dollars à la Grèce dont le PIB par habitant est de 12 000 dollars — révèle un schéma identique à celui des expériences historiques du Canada et de la France. La part du PIB national produite dans la zone administrative de pointe a tendance à augmenter avec le niveau de développement (voir figure 2.3, panneau A).

*Zones statistiques.* Les zones statistiques, vastes régions de recensement, peuvent être différentes des régions administratives. Ainsi, les États-Unis comptent neuf zones statistiques mais 50 États, le Canada cinq zones statistiques mais dix provinces et trois territoires. Dans chaque pays, l'institut de la statistique utilise généralement ces zones comme cadre d'échantillonnage pour les enquêtes auprès des ménages, les zones correspondant aux délimitations géographiques d'un pays, telles que l'est et l'ouest.<sup>39</sup> Malgré la différence d'agrégation, les données des zones statistiques suggèrent la même relation entre la concentration, mesurée par la consommation plutôt que par le PIB, et le développement (voir figure 2.3, planche b).

*Zones territoriales.* Un quadrillage territorial en cellules de 1° de longitude par 1° de latitude, correspondant chacune à une zone territoriale de 100 kilomètres carré, peut fournir

une résolution géographique plus pure.<sup>40</sup> La concentration spatiale au sein d'un pays peut alors être mesurée comme la part du PIB national produite sur les 5 % les plus denses de son territoire.<sup>41</sup> Le schéma stylisé de l'augmentation de la concentration du PIB avec le développement qu'on obtient en utilisant les données historiques est identique à celui qu'on obtient avec les données contemporaines. La relation entre développement et concentration économique est positive et à peu près linéaire lorsqu'on compare les pays en développement ayant un PIB par habitant inférieur à 10 000 dollars, mais elle commence à se stabiliser lorsqu'on inclut dans l'échantillon des pays ayant un niveau de revenu par habitant plus élevé (figure 2.3, planche c).

La concentration croissante de la production qui accompagne le développement économique n'est pas un artefact du nombre de zones sous-nationales qui composent les pays ni de la différence de taille des zones territoriales des pays (voir tableau 2.1). Si l'on prend pour exemple la Tanzanie, l'Italie, la France et la Suède, qui ont un nombre de zones administratives quasi-identique (21 ou 22), la zone de pointe de la Tanzanie, Dar-es-Salaam, produit 15 % du PIB du pays, la zone de pointe de l'Italie, la Lombardie, 21 %, et la France et la Suède, qui ont toutes deux un PIB par habitant plus élevé que celui de l'Italie, présentent également une concentration plus élevée dans leur zone de pointe.

Pour un ensemble de pays découpés en cinq zones statistiques — allant de l'Argentine au Tadjikistan — la concentration de la consommation dans la région de pointe augmente avec le développement. Parmi les pays de taille moyenne ayant une superficie territoriale d'environ 300 000 kilomètres carrés, le Ghana et la République démocratique populaire lao (RDP

**Tableau 2.1 Les mesures par zones administratives, statistiques et géographiques indiquent toutes que le développement s'accompagne d'une augmentation de la concentration spatiale de l'activité économique**

| Zones administratives | Pays     | PIB par habitant | Nombre de zones administratives | Part du PIB dans la zone de pointe (%) |
|-----------------------|----------|------------------|---------------------------------|--|
|                       | Tanzania | 324              | 21                              | 15                                     |
|                       | Italie   | 19 480           | 21                              | 21                                     |
|                       | France   | 22 548           | 22                              | 29                                     |
|                       | Suède    | 31 197           | 22                              | 29                                     |

| Zones statistiques | Pays        | PIB par habitant | Nombre de zones statistiques | Part de la consommation des ménages dans la zone de pointe (%) |
|--------------------|-------------|------------------|------------------------------|--|
|                    | Tadjikistan | 204              | 5                            | 30,2   |
|                    | Mongolia    | 406              | 5                            | 34,6   |
|                    | Salvador    | 1 993            | 5                            | 43,9   |
|                    | Brésil      | 3 597            | 5                            | 51,6   |
|                    | Argentine   | 7 488            | 5                            | 64,7   |

| Zones territoriales | Pays             | PIB par habitant | Superficie (km <sup>2</sup> ) | Coefficient de Gini spatial |
|---------------------|------------------|------------------|-------------------------------|-----------------------------|
|                     | Ghana            | 211              | 227 540                       | 0,48                        |
|                     | RDP lao          | 231              | 230 800                       | 0,48                        |
|                     | Pologne          | 3 099            | 311 888                       | 0,52                        |
|                     | Nouvelle-Zélande | 11 552           | 267 990                       | 0,55                        |
|                     | Norvège          | 27 301           | 304 280                       | 0,64                        |

Sources : Les informations concernant les zones administratives de la Tanzanie proviennent de <http://www.nbs.go.tz/nationalaccount/index.htm> ; les informations pour la France, l'Italie et la Suède proviennent de l'annexe [n°] dans *Growing Region, Growing Europe*. Les informations concernant les zones statistiques proviennent de plus de 120 enquêtes auprès des ménages menées dans les années 2000 dans plus de 80 pays. Les informations concernant les zones territoriales proviennent de <http://gecon.edu.yale> et sont fondées sur des données de 1990.

Remarque : Les estimations du PIB par habitant sont exprimées en dollars EU de 2000 pour l'année de réalisation de l'enquête auprès des ménages.

lao) (tous deux des pays à faible revenu) présentent tous les deux des concentrations du PIB mesurées par leur coefficient de Gini spatial notablement plus faibles <sup>42</sup> que la Pologne (un pays de la tranche inférieure des revenus intermédiaires) et que la Nouvelle-Zélande (un pays à revenu élevé). La Pologne et la Nouvelle-Zélande ont des coefficients de Gini spatial inférieurs à ceux des pays plus riches que sont la Norvège et les États-Unis. Le schéma est donc également valable pour les grands et les petits pays.

### Divergence, puis convergence entre régions dynamiques et régions retardataires

Lorsque la production est principalement agricole, l'activité économique a tendance à être répartie de manière homogène à travers l'espace. Les différences de productivité sont également modérées et varient naturellement avec la qualité du sol et le climat. Mais à mesure que l'économie se développe et que la production manufacturière et de services augmente, certaines zones deviennent plus attractives que d'autres pour les entreprises et les travailleurs. Pour certaines zones, cela est lié à leurs atouts naturels, ou avantages géographiques. <sup>43</sup> Par exemple, un emplacement stratégique sur la côte fait d'une région un choix naturel pour un port (comme ce fut le cas pour New York et Philadelphie, aux

États-Unis). Pour d'autres, moins avantagées par la nature, l'attrait économique peut être lié à un accident historique. C'est par exemple le cas de Boston, qui a été sauvée du déclin économique par un afflux de travailleurs immigrés qui fuyaient la famine de la pomme de terre en Irlande. Pour les immigrants irlandais, il était moins cher de voyager de Liverpool à Boston que de Liverpool à New York.

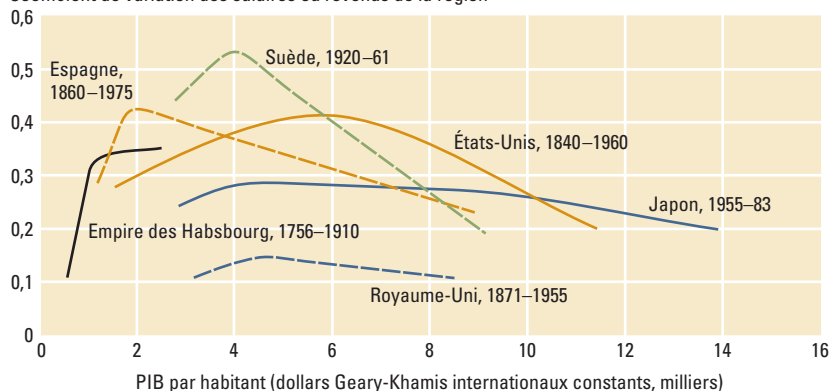
Le développement économique se traduit par une plus grande intégration du marché, qui facilite la circulation des personnes et des capitaux et permet ainsi aux régions de pointe de bénéficier de plus grandes forces commerciales. En attirant individus et entreprises, ces régions alimentent les économies d'agglomération et deviennent des centres d'innovation et de croissance moteurs de l'économie nationale. Mais ce processus ne dure pas éternellement. Les économies d'agglomération commencent à être contrebalancées par les déséconomies d'agglomération que constituent l'engorgement et la pollution, si bien que la concentration spatiale dans les zones de pointe commence à se stabiliser.

Qu'en est-il alors des disparités de revenus et de bien-être qui accompagnent ce schéma d'une concentration économique tout d'abord croissante puis stable ? Les zones retardataires ont-elles tendance à rattraper les zones de pointe à mesure que progresse le développement



**Figure 2.4 L'inégalité spatiale a augmenté et est restée élevée avant de diminuer lentement à mesure que les économies approchaient un PIB de 10 000 dollars par habitant**

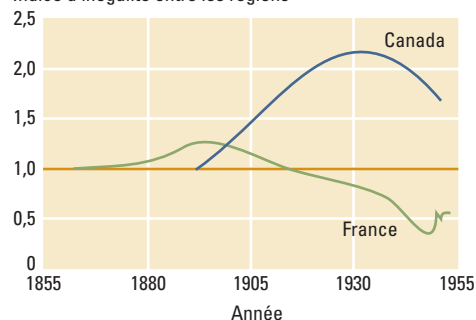
Coefficient de variation des salaires ou revenus de la région



Sources : États-Unis : Williamson (1965) ; Empire des Habsbourg : Good (1986) ; Suède : Williamson (1965) ; Espagne : Martinez-Galarraga (2007) ; Japon : Mutlu (1991).

**Figure 2.5 Les disparités sous-nationales de revenus et de salaires ont persisté pendant plus de 70 ans au Canada et en France**

Indice d'inégalité entre les régions



Sources : Canada : Green (1969) ; France : Williamson (1965).  
Note : Les données sur le Canada sont basées sur la valeur ajoutée brute par habitant ; les données sur la France sont basées sur les salaires agricoles départementaux.

**Tableau 2.2 L'inégalité spatiale a évolué au cours des différentes phases du développement**

| Pays        | Mesure de la disparité spatiale   | Phase du développement économique |               |         |           |
|-------------|---|-----------------------------------|---------------|---------|-----------|
|             |   | Précoce                           | Intermédiaire | Avancée |           |
| États-Unis  |   | 1774                              | 1790          | 1840    | 1860      |
|             | Écart relatif du PIB par habitant régional par rapport à la moyenne nationale   | 30                                | 31            | 56      | 66        |
| Italie      |   | 1861                              | 1911          | 1936    | 1951      |
|             | Indice du pourcentage régional de main-d'œuvre agricole                         | 6,55                              | 9,41          | 12,7    | 14,2      |
| Canada      |   | 1901                              | 1911          | 1941    | 1951      |
|             | Indice du pourcentage régional de main-d'œuvre agricole                         | 7,14                              | 9,88          | 12,6    | 10,2      |
| Angleterre  |   | 1767                              | 1795          | 1867–70 | 1898–1914 |
|             | Maxima-minima salariaux dans le secteur agricole des comtés                     | 3s 11d                            | 8s 2d         | 11s 0d  | 7s 4d     |
| Autriche    |   | 1869                              | 1890          |         | 1910      |
|             | Maxima-minima du pourcentage régional de main-d'œuvre agricole                  | 0,32                              | 0,35          |         | 0,40      |
| Espagne     |   | 1860                              | 1914          | 1955    | 1975      |
|             | Ratio du PIB par habitant régional maximal au PIB par habitant régional minimal | 1,76                              | 2,33          | 2,22    | 1,74      |
| Australasie |   | 1860                              | 1880          |         | 1900      |
|             | Coefficient de variation régional par PIB par habitant                          | 0,30                              | 0,35          |         | 0,10      |

Sources : États-Unis : Good 1986, tableau 2, pp. 137–51 ; Italie : Williamson 1965, tableau 5b ; Canada : Williamson 1965, tableau 5b ; Angleterre : Hunt 1986, tableau 6, pp. 935–66 ; Autriche : Good 1986, tableau 3, pp. 137–51 ; Espagne : Martinez-Galarraga 2007, tableau 4 ; Australasie (Australie, Nouvelle-Zélande et Tasmanie) : Cashin, 1995, figure 4, pp. 132–44.

Remarque : Pour l'Australasie, le maximum est constitué par les cinq premiers et le minimum par les cinq derniers. Pour l'Angleterre, les montants sont exprimés en shillings et en pences.

économique ? Quel est le rôle des politiques gouvernementales dans la facilitation de cette convergence ?

*En ce qui concerne les pays développés contemporains, les inégalités spatiales de revenus et de bien-être ont augmenté rapidement puis se sont lentement atténuées*

Dans les pays développés contemporains, les différences de revenus par habitant entre les zones sous-nationales se sont tout d'abord creusées, pour ensuite commencer à diminuer lorsque le PIB par habitant a avoisiné les 10 000 dollars, suivant une relation en U inversé (voir figures 2.4 et 2.5, et tableau 2.2).<sup>44</sup>

Entre les différentes régions du Royaume-Uni, le coefficient de variation du PIB par habitant a augmenté de presque 40 % entre 1871 et 1911.<sup>45</sup> Au cours de cette période, le PIB de la Grande-Bretagne est passé d'un niveau équivalent à celui de la Namibie de nos jours à un niveau équivalent à celui de la Jordanie ou de l'ex-Yougoslavie de nos jours.<sup>46</sup> Après la Seconde guerre mondiale, le PIB par habitant des différentes zones du Royaume-Uni a lentement convergé jusqu'à la fin des années 1970, après quoi les inégalités spatiales se sont stabilisées.<sup>47</sup>

Aux États-Unis, la dispersion du revenu par habitant entre les États s'est accrue entre 1840 et 1880, coïncidant avec la montée en puissance de

## ENCADRÉ 2.4 Correction des disparités géographiques dans le Japon d'après guerre

En 1970, le premier ministre Eisaku Sato et son Cabinet ont lancé le Nouveau plan de développement économique et social et le Nouveau plan de développement spatial intégré (Shin-Zenso), avec pour objectif de remédier aux disparités de niveaux de vie résultant de la croissance accélérée qu'ont connue les zones industrielles autour de Tokyo, Nagoya et Osaka, le long de la côte pacifique, au lendemain de la Seconde guerre mondiale. Un extrait de l'exposé du plan Shin-Zenso résume cette vision du gouvernement :

Parmi les nombreux problèmes liés aux disparités spatiales, les disparités de niveaux de vie sont plus graves que celles des revenus par habitant. De ce point de vue, il convient d'accélérer la mise en place de services de base et d'organismes sociaux dans les villes rurales et d'adopter de nouvelles politiques en vue d'améliorer les conditions de vie des zones voisines de ces villes pour qu'elles atteignent un certain niveau minimal.

Ces plans ont continué à prévoir des investissements publics dans les services de base et les organismes sociaux (par exemples les services publics, les installations médicales et les établissements scolaires) pour les zones industrialisées, mais des investissements supplémentaires ont été faits dans les zones moins développées, afin d'atteindre au moins un seuil minimal de niveau de vie partout dans le pays. En conséquence, les zones moins développées du pays ont rapidement rattrapé leur retard en matière d'investissement dans les services de base et dans les organismes sociaux par rapport aux zones plus industrialisées (voir ci-dessous, figure de gauche).

Le budget du compte général de l'État et le Programme fiscal d'investissement et de prêt ont tous deux permis de mobiliser les

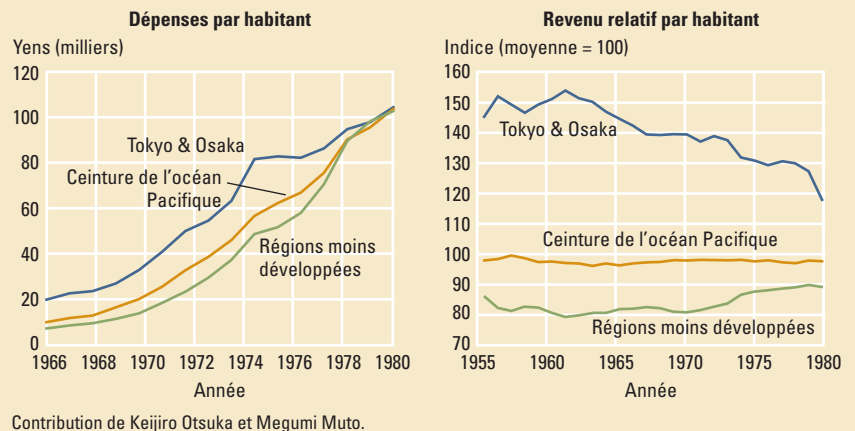
ressources financières nécessaires. Le budget du compte général de l'État a prévu des transferts de budgets affectés aux gouvernements locaux, en plus des transferts de budgets non affectés. Parmi les transferts de budgets affectés, une enveloppe substantielle a été affectée aux investissements dans les services de base (par exemple les routes en milieu rural) et dans les organismes sociaux effectués dans le cadre d'accords de partage des coûts avec les autorités locales.

Le Programme fiscal d'investissement et de prêt a quant à lui rassemblé des fonds provenant de sources telles que les comptes d'épargne postaux et les primes d'assurance retraite des fonctionnaires pour les canaliser dans des investissements consacrés à des organismes sociaux ou de logement afin d'améliorer le

bien-être dans les zones moins développées. Ces politiques ont permis de rassembler de grands investissements en vue d'atteindre un niveau de vie standard dans tout le pays. Le revenu par habitant a convergé entre les zones de pointe et les autres régions pendant les années 1970 (voir ci-dessous, figure de droite). La migration de la main-d'œuvre des zones rurales vers de vastes zones urbaines a été importante au cours des années 1950 et 1960, mais elle s'est progressivement atténuée après le milieu des années 1970.

Sources : Conseil de Cabinet, 1972 ; Hayashi, 2003 ; Kamada, Okuno & Futagami, 1998 ; Ministère des Finances, 2008 ; Nakajima, 1982 ; Okuma, 1980 ; Overseas Economic Cooperation Fund, 1995 ; Policy Research Institute for Land, 2001 ; Sakamaki, 2006.

### Les investissements croissants dans les services sociaux facilitent la convergence des revenus

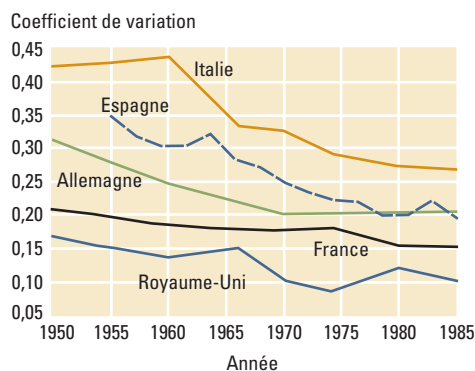


la ceinture de l'industrie manufacturière dans le nord du pays et avec la guerre de Sécession et ses conséquences. La fin de la guerre a marqué le début de l'intégration entre les États du Nord et du Sud, et la dispersion spatiale du revenu par habitant a commencé à se réduire. Les États du Sud demeurant plus dépendants de l'agriculture, les régions retardataires des États-Unis ont essuyé un revers dans les années 1920 en raison de l'effondrement des cours relatifs des produits agricoles. Une fois dissipé ce choc, la lente convergence entre les régions retardataires et les régions dynamiques a repris son cours, avec peu d'interruptions, jusqu'aux années 1990, après quoi les disparités entre États se sont stabilisées.<sup>48</sup>

Le Canada et la France présentent également ce schéma en U inversé de disparités spatiales croissantes dans les premiers stades du développement — phénomène qui s'est poursuivi sur deux générations — suivies d'une lente convergence (voir la figure 2.5). En France, la

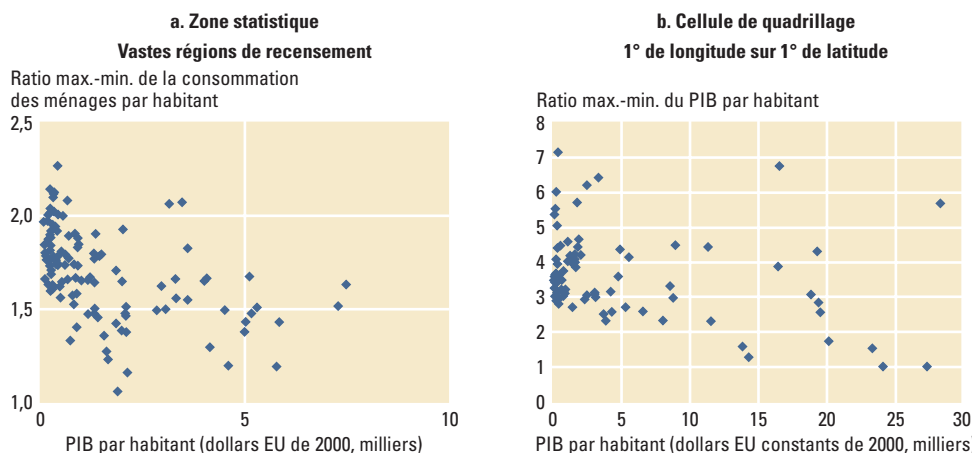
dispersion spatiale des salaires entre les départements a augmenté entre 1855 et 1900, date à partir de la quelle les salaires ont commencé à converger. Au Canada, la dispersion spatiale de la valeur ajoutée brute moyenne entre les

Figure 2.6 Les disparités spatiales sont lentement réduites en Europe depuis la Seconde guerre mondiale



Sources : de la Fuente 2000 ; Barro, Sala-i-Martin, Blanchard, and Hall 1991.

**Figure 2.7 Les comparaisons contemporaines entre les pays indiquent que les disparités de bien-être entre les régions d'un pays diminuent à mesure que le développement économique avance**



Source : Planche a : Estimations du personnel de la Banque mondiale d'après plus de 120 enquêtes auprès des ménages dans les années 2000 dans plus de 80 pays. Planche b : Estimations du personnel de la Banque mondiale, tirées de <http://gecon.edu.yale>, informations de 1990.

régions a augmenté entre 1890 et 1910, se maintenant jusqu'en 1929 et a commencé à diminuer en 1956.<sup>49</sup> En Italie, en Allemagne et en Espagne, la convergence des revenus par habitant est progressivement apparue plusieurs années après que ces pays aient atteint un niveau élevé

de revenu — après la Seconde guerre mondiale — puis les disparités de revenu se sont stabilisées (voir figure 2.6).

Les politiques menées par les pouvoirs publics peuvent faciliter cette convergence. Ainsi par exemple, au Japon, les investissements dans les services sociaux ont été augmentés dans les zones retardataires à mesure que s'accélérait la concentration de la production économique. En rendant la main-d'œuvre plus mobile, cela a entraîné une réduction des disparités géographiques en termes de revenus (encadré 2.4).

*Pour les pays en développement, les disparités spatiales de niveaux de vie entre les zones sous-nationales s'accroissent tout d'abord puis diminuent avec le développement*

La comparaison d'un grand nombre de pays ayant atteint des niveaux de développement différents montre que les disparités spatiales en termes de produit par habitant et de bien-être diminuent avec le niveau de développement (voir figure 2.7). Cette conclusion est cohérente avec le fait que la plupart des pays en développement sont regroupés sur la partie ascendante de la courbe en U inversé de la relation entre développement et inégalités spatiales, tandis que les pays développés sont regroupés sur la partie descendante de cette courbe. Cette conclusion est fondée sur deux sources d'information. La première source est constituée par plus de 120 enquêtes auprès des ménages dans plus de 80 pays en développement, de la République démocratique du Congo, dont le PIB par habitant est inférieur à 100 dollars, à l'Argentine, dont le PIB par habitant est supérieur à 7 500 dollars. La seconde source est fondée sur des données

**Tableau 2.3 Les données fournies par les enquêtes auprès des ménages et les données de produit brut sous-national corroborent le schéma du déclin des disparités spatiales de bien-être avec le développement**

| Zone statistique  | Pays             | PIB par habitant | Nombre de zones statistiques  | Disparité de consommation des ménages entre régions dynamiques et régions retardataires (ratio minimum-maximum)  |
|-------------------|------------------|------------------|-------------------------------|--|
|                   | Cambodge         | 234              | 5                             | 1,89   |
|                   | Bangladesh       | 286              | 5                             | 1,73   |
|                   | Colombie         | 1 989            | 5                             | 1,54   |
|                   | Thaïlande        | 2 109            | 5                             | 1,52   |
|                   | Argentine        | 7 489            | 5                             | 1,48   |
|                   | Canada           | 23 392           | 5                             | 1,22   |
| Zone territoriale | Pays             | PIB par habitant | Superficie (km <sup>2</sup> ) | Disparité de produit brut par habitant entre régions dynamiques et régions retardataires (ratio minimum-maximum) |
|                   | Philippines      | 920              | 300 000                       | 5,43   |
|                   | Pologne          | 3 099            | 311 888                       | 4,63   |
|                   | Nouvelle-Zélande | 11 552           | 267 990                       | 3,35   |
|                   | Norvège          | 27 301           | 304 280                       | 1,78   |
|                   | Japon            | 33 280           | 364 600                       | 0,35   |

Sources : Les estimations des disparités de consommation sont fondées sur plus de 120 enquêtes auprès des ménages réalisées pendant les années 2000 dans plus de 80 pays. Les estimations des disparités de produit brut sont fondées sur [inclure le nom du site et l'année], élaboré à partir d'information collectées en 1990. [inclure la citation complète avec l'URL dans les références.]

Remarque : Les estimations du PIB par habitant sont exprimées en dollars EU constants de 2000 pour les années des enquêtes.

économiques à l'échelle géophysique correspondant à des cellules d'un quadrillage territorial de 1° de longitude par 1° de latitude dans 90 pays représentant tout le spectre du développement, de l'Éthiopie dont le PIB par habitant est inférieur à 200 dollars au Japon, dont le PIB par habitant est supérieur à 3 000 dollars.<sup>50</sup>

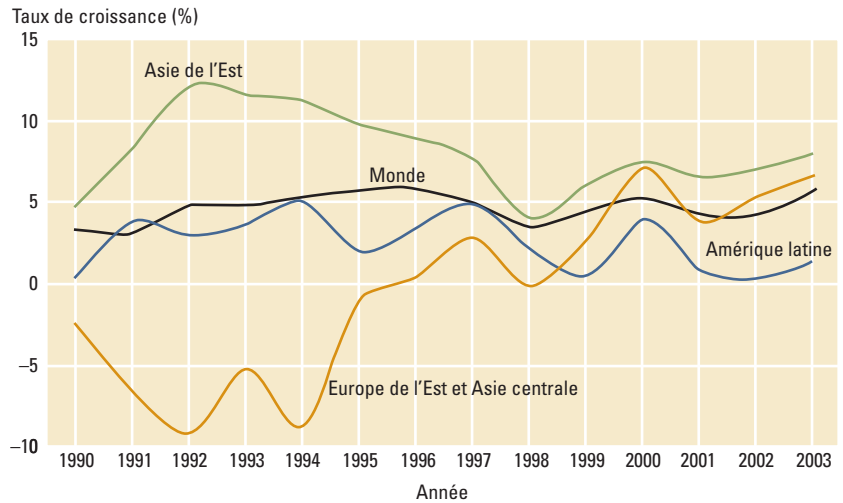
Les données fournies par les enquêtes auprès des ménages présentent un avantage supplémentaire dans la mesure où la consommation des ménages individuels est une meilleure mesure du bien-être que les revenus. En effet, il peut y avoir un écart moyen de 70 % de la consommation des ménages entre des ménages similaires vivant dans des zones différentes d'un pays en développement uniquement en raison de l'emplacement de leur lieu de résidence.<sup>51</sup> Ainsi par exemple, au Nicaragua, un ménage de six personnes ayant à sa tête un homme de 40 ans disposant d'un niveau d'enseignement primaire dans la zone retardataire de Matagalpa-Jinotega consomme la moitié de ce que consomme un ménage équivalent dans la zone de pointe de Managua. Au Canada et aux États-Unis, un ménage vivant dans la zone ayant le PIB par habitant le plus faible a une consommation inférieure de 20 % à celle d'un ménage équivalent dans la zone ayant le PIB par habitant le plus élevé. Au Japon, la zone de résidence contribue encore moins à l'écart de consommation entre les ménages.

À mesure que les pays se développent, les disparités de bien-être attribuables uniquement à l'emplacement diminuent.<sup>52</sup> Ce schéma demeure valable lorsqu'on tient compte de la superficie territoriale d'un pays et du nombre de ses zones administratives. Parmi les pays divisés en cinq zones, le Bangladesh et le Cambodge, deux pays ayant un PIB par habitant inférieur à 300 dollars,<sup>53</sup> présentaient respectivement des écarts spatiaux de consommation entre leur zone de pointe et leur zone retardataire de 89 % et 73 %. Pour la Colombie et la Thaïlande (dont le PIB par habitant est environ de 2 000 dollars), cet écart est d'environ 50 %. Pour le Canada (dont le PIB par habitant est de 20 000 dollars), l'écart est inférieur à 25 %. Dans les pays de taille moyenne, le schéma des disparités spatiales de bien-être est identique, avec une diminution des disparités à mesure qu'on évolue des pays en développement vers les pays industrialisés. Et cette constatation demeure vraie pour les pays plus grands et plus petits (voir tableau 2.3).

### *Les pays à forte croissance voient les disparités spatiales de revenus se creuser*

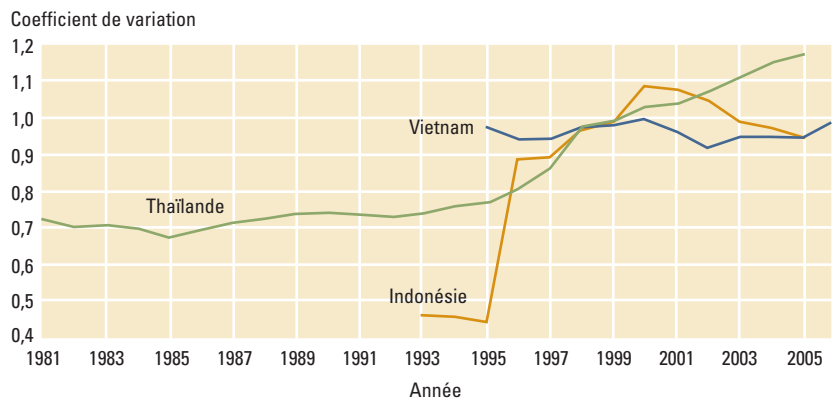
La croissance de l'Asie de l'Est a dépassé celle de l'économie mondiale et d'autres régions en

**Figure 2.8 La croissance économique en Asie de l'Est et en Europe de l'Est est plus rapide que la croissance mondiale**



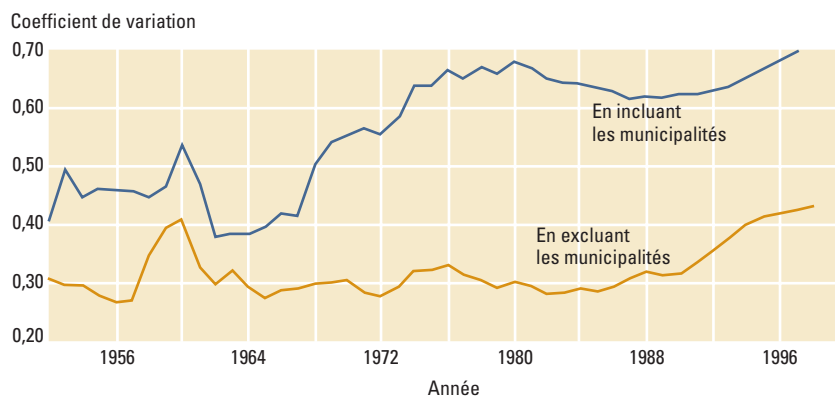
Source : Banque mondiale, 2005e.

**Figure 2.9 En Asie du Sud, les disparités de produit brut par habitant ont augmenté entre les régions dynamiques et les régions retardataires**



Source : Hamaguchi, à paraître.

**Figure 2.10 Augmentation constante de l'inégalité entre les produits bruts provinciaux par habitant en Chine depuis 1990**



Source : Demurger et al., 2002.

### ENCADRÉ 2.5 *L'inefficacité spatiale et la chute de l'Union soviétique*

Les lieux vastes et hostiles sont nombreux sur la planète, mais peu d'États ont mis autant d'énergie à développer de tels lieux que la Russie au temps de l'Union soviétique.

L'effort tendant à développer les zones orientales de l'URSS fut sensiblement accru sous le règne de Staline. Une industrialisation forcée fut mise en œuvre afin de tenter de déplacer la production vers l'est et de créer de nouvelles bases économiques dans le cœur géographique du pays. L'égalisation de la masse économique (en particulier industrielle) à travers l'URSS était perçue comme le moyen d'uniformiser le développement sur le plan spatial. « Une croissance industrielle équilibrée » demeura longtemps le slogan de l'URSS. Dans les années 1930, les nouvelles zones reçurent plus de 50 % de l'investissement de l'État central, financé principalement par l'expropriation des propriétaires terriens. Dans les premiers temps, ces nouvelles zones n'ont fait qu'absorber le capital. Les effets visibles sont apparus pendant la Seconde guerre mondiale, bien que les zones les plus productives, telles que la zone de l'Oural et de la Volga où 58 % des usines évacuées de l'ouest de l'URSS avaient été déplacées, aient été proches du front.

Le bilan de cet effort autoritaire et centralisé pour répartir la masse économique à travers le pays est peu concluant. Alexei Mints, le géographe soviétique, rangeait au rang de la propagande la revendication selon laquelle l'investissement dirigé avait stimulé les zones reculées et fait naître des villes « du néant » dans le cadre des plans quinquennaux. La réalité était plus prosaïque : l'« ouverture » des champs de matière première de l'est a coïncidé avec la croissance du secteur manufacturier à l'ouest. Selon Mints, le déplacement vers l'est s'est principalement produit dans la partie européenne de l'URSS.<sup>a</sup> En réalité, en 1990 le déplacement du centre démographique et économique du pays n'avait pas dépassé l'est de la rivière Belaya en Bashkirie ; or huit des onze fuseaux horaires de l'URSS se trouvent au-delà de cette limite. En termes absolus, la Sibérie a connu une croissance industrielle,

mais la part de cette zone n'a jamais dépassé un cinquième dans le cadre du système des prix soviétiques qui favorisait les biens de consommation aux dépens des matières premières, du transport et de l'énergie (voir tableau).

Les infrastructures sociales soviétiques se superposaient au développement industriel car les centres de santé, les écoles et les installations de loisir, culturelles, sportives et de logement communal — appelées *sotskulbyt* — appartenaient généralement aux entreprises. Cette superposition était particulièrement évidente pour les grandes entreprises situées dans des zones reculées du pays, telles que la ville de Norilsk, située au nord du cercle polaire. Cette tradition était combinée, un peu paradoxalement, avec une vigoureuse redistribution des fonds entre les départements sectoriels et régionaux. Les bénéfices étaient saisis puis redistribués — pas nécessairement au même endroit — sous la forme de biens d'équipement et d'éléments d'actif. La part des entreprises relevant de la compétence de l'Union atteignait 70 % sous Staline et Brejnev. L'État central (Sovmin) contrôlait moins de 20 % des bénéfices industriels réalisés sur le sol russe.

La déconcentration industrielle, ainsi que les déséquilibres du système des prix et une course aux armements coûteuse ont mis un terme au système soviétique. À la fin des années 1980, élites et masses populaires se plaignaient dans presque toutes les zones ou républiques du pays de supporter le lourd fardeau d'un territoire qui « nourrissait les autres ». Le slogan des *khozraschets* régionaux (autoremboursement et comptabilité économique) a rapidement conduit au séparatisme politique et a contribué à la chute de l'Union soviétique.

Après l'effondrement de l'URSS, la Fédération de Russie est devenue mieux intégrée au marché mondial. La Russie s'est retrouvée plus riche en ressources, mais également plus pauvre en population. La réévaluation par le marché des ressources et des avoirs a conduit à

un rétrécissement de la masse économique des zones et des pôles éloignés, mais en raison de la détérioration des infrastructures la distance économique n'a pas été réduite et a même, dans certains cas, été accentuée. Les services publics liés à l'industrie ont également disparu dans les années 1990, à mesure que les entreprises étaient privatisées ou transférées de leur *sotskulbyt* aux autorités municipales. Pendant une certaine période sous Eltsine, les recettes du budget fédéral et des budgets régionaux ou locaux étaient officiellement égales (50/50), mais dans les années 2000, les règles ont été modifiées en faveur de la Fédération (60/40 lorsque fut payée la dette extérieure, puis 55/45). Toutefois, les dépenses sont demeurées partagées à parts égales (50/50) en raison de transferts croissants.

De nos jours, les relations financières entre pouvoir central et régional sont de nouveau fondées sur le principe de la redistribution, bien que dans une moindre mesure qu'à l'époque de l'Union soviétique. Toutefois, l'industrie est désormais plus tournée vers l'exploitation du carburant et des matières premières. Après des décennies de plans d'égalisation, les disparités de produit par habitant entre les régions s'accroissent.

La figure de l'encadré montre cette tendance pour 1990 et 2005, en utilisant l'ancienne méthode et les anciens prix du système soviétique (produit net des matières) et la nouvelle méthode et les nouveaux prix (produit régional brut ou PRB). Les deux zones prépondérantes, l'« oblast » de Tyumen en Sibérie occidentale et Moscou dans le centre, sont demeurées les mêmes. En revanche, l'écart entre la zone de pointe et la zone retardataire s'est creusé de manière spectaculaire, passant de 5 à 43. Avec la redistribution, l'écart entre la zone de pointe et la zone retardataire en termes de revenu personnel moyen était de 11 en 2005. Seules 20 des 88 régions ont un PRB par habitant supérieur à celui de la Russie, et seules 22 ont un revenu par habitant supérieur à celui de la Russie. L'écart de revenu des zones les plus pauvres a été réduit grâce aux transferts.

#### Déplacements spatiaux dans la Fédération de Russie, 1900–2000

| Indicateur/région                   | 1900        | 1925 | 1950 | 1975 | 2000 | 1900  | 1925 | 1950 | 1975  | 2000  |
|-------------------------------------|-------------|------|------|------|------|---|------|------|-------|-------|
| Nombre de travailleurs, en millions |             |      |      |      |      | Production, milliards de roubles, en prix de 2000 |      |      |       |       |
| Chiffres absolus                    | 1,9         | 2,2  | 10,8 | 21,4 | 13,3 | 22  | 37   | 579  | 4 705 | 4 759 |
| Par type de région <sup>a</sup>     | Pourcentage |      |      |      |      | Pourcentage (en prix actuels)                     |      |      |       |       |
| Industrielle ancienne <sup>b</sup>  | 64          | 61   | 42   | 40   | 33   | 50  | 65   | 68   | 42    | 32    |
| Européenne nouvelle                 | 30          | 33   | 39   | 41   | 47   | 33  | 31   | 27   | 38    | 40    |
| Orientale (asiatique)               | 6           | 6    | 19   | 19   | 20   | 17  | 4    | 5    | 20    | 28    |

Source : Avec la contribution d'Andrey Treyvish.

a. Calculs de l'auteur basés sur diverses sources statistiques et littéraires.

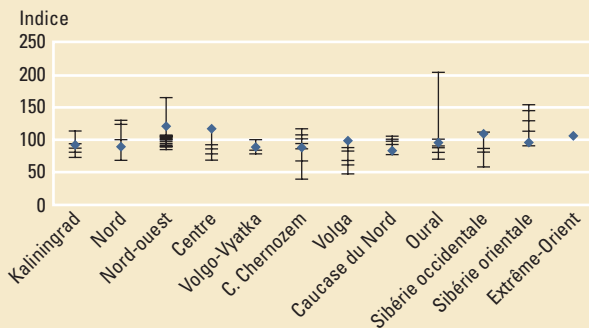
b. Inclut Saint-Petersbourg et sa banlieue, le centre (y compris Nizhniy Novgorod) et l'Oural central.



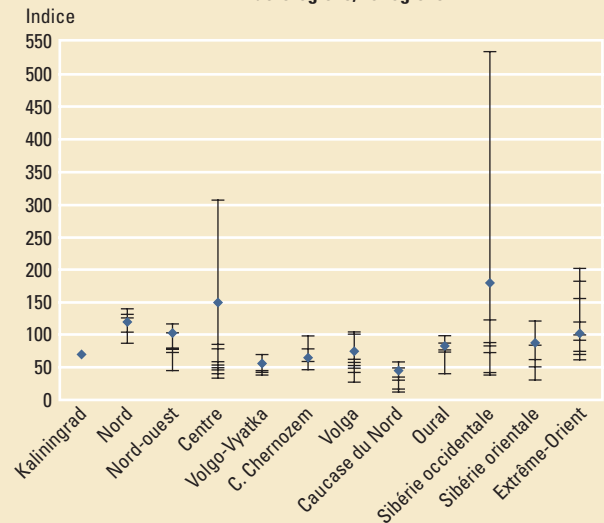
### ENCADRÉ 2.5 L'inefficacité spatiale et la chute de l'Union soviétique — suite

**Les différences des produits régionaux se sont accrues**  
Prix actuels, en pourcentage de la moyenne russe

**Produit matériel net, 1990**  
11 macrorégions, 73 régions



**Produit brut régional, 2005**  
11 macrorégions, 79 régions



Note : Les lignes verticales représentent une fourchette de valeurs à l'intérieur d'une région, les losanges représentant la moyenne de la région.

Dans la Russie contemporaine, le bien-être dans les zones éloignées est devenu moins dépendant de la masse économique. Certains observateurs et décideurs politiques russes considèrent toutefois que cette tendance n'est pas suffisante, mais les solutions à adopter ne sont pas clairement définies. Le débat politique oscille entre les deux visions extrêmes que sont le renforcement du système de redistribu-

tion dans l'espace en élargissant le partage des profits liés à l'exploitation du gaz et du pétrole et la diversification forcée des économies régionales fondée sur des activités militaro-industrielles et des initiatives de recherche et développement (R&D). Tandis que le débat se poursuit, l'expérience de la Russie sous le régime soviétique offre des leçons politiques. En particulier pour un pays disposant de la plus

vaste superficie territoriale au monde, la différence entre progrès et stagnation économique pourrait bien résulter des choix en matière de politique de l'aménagement de l'espace et de l'efficacité de ceux-ci.

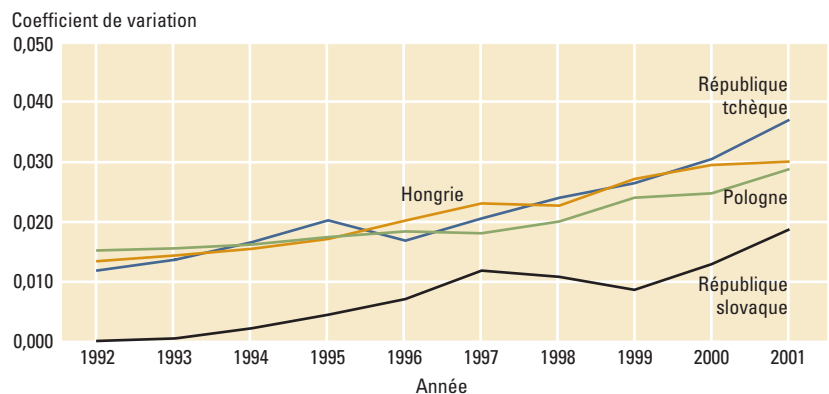
Source : Contribution d'Andrei Treyvish.  
a. Mints, 1974, pp. 20–54.

développement. De même, les pays d'Europe de l'Est et d'Asie centrale ont connu une croissance plus rapide que la moyenne mondiale lorsqu'ils sont passés d'une économie planifiée à une économie de marché (voir figure 2.8). Comme ce fut le cas dans les premiers stades du développement des pays industrialisés actuels, le développement des pays d'Asie de l'Est, d'Asie centrale et d'Europe de l'Est s'est accompagné d'un renforcement des disparités. En Asie du Sud-est, les disparités de revenu par habitant entre les zones de pointe et les zones retardataires se sont creusées (voir figure 2.9). En Chine également, la dispersion spatiale du PIB par habitant s'est accentuée au cours de la dernière décennie (voir figure 2.10). Toutes ces observations sont cohérentes avec les conclusions du programme de recherche UNU-WIDER.

De même, en Europe de l'Est et en Asie centrale les disparités de productivité du travail et de revenu entre les zones sous-nationales se sont accentuées. En Fédération de Russie, le

revenu par habitant dans la zone sous-nationale retardataire en 1985 était égal à la moitié de la moyenne nationale, tandis que celui de la zone de pointe était égal à deux fois la moyenne

**Figure 2.11 Les disparités entre les régions se sont accrues à mesure que les nations d'Europe de l'Est passaient de l'économie planifiée à l'économie de marché**



Source : Ezcurra & Pascual, 2007.

nationale. Depuis, le revenu par habitant dans la zone retardataire a chuté à un quart de la moyenne nationale, tandis que dans la zone de pointe il a atteint cinq fois la moyenne nationale.<sup>54</sup> Cette divergence s'est produite alors que la géographie économique du pays se redessina du fait de l'effondrement des industries d'État dans les régions éloignées, qui s'est traduite par une redistribution de l'activité économique en fonction des variations du potentiel commercial dans l'espace (voir encadré 2.5). De même en Hongrie, en Pologne, en République slovaque et en République tchèque les disparités spatiales entre les zones sous-nationales se sont accentuées depuis le début de la transition vers une économie de marché (voir figure 2.11).

On observe que les pays d'Asie de l'Est et d'Europe de l'Est sont situés sur la partie ascendante de la courbe en U inversé. La concentration de l'activité économique dans un petit nombre de régions dynamiques privilégiées se poursuit et les économies d'agglomération se traduisent par une augmentation de la productivité, des salaires et du revenu par habitant. Les régions retardataires, insuffisamment intégrées dans l'économie nationale, n'ont pas encore profité des retombées des régions prospères.

En Asie de l'Est, en Europe de l'Est et en Asie centrale, la dynamique des divergences géographiques a généralement correspondu à une « course vers le sommet ». Toutes les régions sous-nationales ont vu leur salaire moyen et leur revenu des ménages augmenter, même si les augmentations les plus fortes se sont produites dans les zones de pointe.<sup>55</sup> Parmi les zones les plus pauvres de Chine, la région du Sud-Ouest a vu son PIB par habitant croître de 7,7 % entre 1979 et 1998, la région centrale de 7,8 % et la région du nord-ouest de 8,4 %.<sup>56</sup> Dans les pays d'Asie de l'Est la pauvreté a chuté de manière

phénoménale, le nombre de pauvres vivant avec moins de 1 dollar EU par jour passant de plus de 450 millions en 1990 à environ 120 millions en 2007.<sup>57</sup> Pour les pays d'Europe de l'Est et d'Asie centrale, la différence entre 1998 et 2003 a été associée à une réduction de 40 millions du nombre de pauvres vivant avec moins de 2 dollars par jour dans la région principalement liée au fait que la majorité de la pauvreté est concentrée dans les zones de pointe.<sup>58</sup>

### *Dans certains pays à revenu intermédiaire, les revenus ont convergé*

Au Brésil, un pays de la tranche supérieure des revenus intermédiaires, la dispersion du revenu par habitant des États autour de la moyenne nationale s'est réduite, passant d'un coefficient de variation de 0,65 en 1970 à 0,49 en 1995.<sup>59</sup> De même, le Chili a connu une convergence spatiale du PIB par habitant entre ses zones sous-nationales entre 1960 et 2001, tandis que le PIB par habitant du pays a plus que doublé, passant de 4 270 dollars à 10 538 dollars.<sup>60</sup> En Afrique du Sud également, un pays de la tranche supérieure des revenus intermédiaires, le revenu par habitant entre les petites villes et les villes du pays a convergé entre 1990 et 2000.<sup>61</sup> En Colombie, une économie relativement fermée, le ratio du PIB par habitant du *departamento* dynamique de Santafé de Bogota à celui du *departamento* retardataire de Choco est passé de 10 à 6 de 1950 à 1960, puis à 3,1 en 1990.<sup>62</sup>

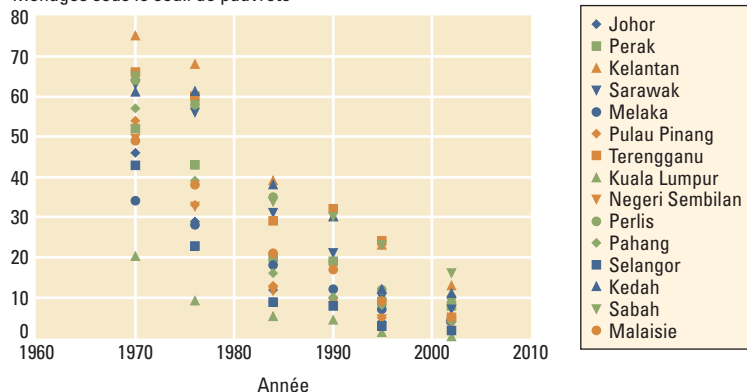
### *À mesure que les revenus divergent, santé et éducation convergent*

Dans de nombreux pays en développement, les Indicateurs relatifs aux objectifs du Millénaire pour le développement au niveau sous-national ont convergé, de sorte que, même si les disparités en termes de revenu et de bien-être matériel

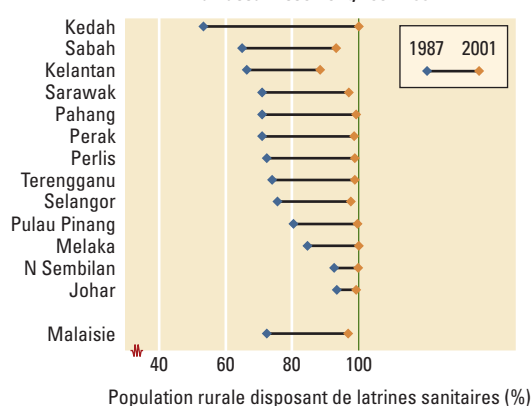
**Figure 2.12 En Malaisie, la croissance économique s'est accompagnée de la convergence géographique des niveaux de bien-être élémentaire**

#### Taux de pauvreté d'abord divergents, puis convergents, 1970-2002

Ménages sous le seuil de pauvreté



#### Convergence vers l'accès universel à l'assainissement, 1987-2001



Source : Unité malaise de planification économique, 2008.

se sont accentuées, le niveau de bien-être de base a eu tendance à s'uniformiser. En Indonésie, le coefficient de variation entre les provinces concernant le nombre moyen d'années de scolarisation est passé de 0,43 en 1971 à 0,15 en 2000 et celui du taux de pauvreté de 0,42 à 0,35.<sup>63</sup> En Thaïlande, l'écart entre les taux de mortalité infantile maximum et minimum s'est réduit, passant de 6 points de pourcentage entre la zone de pointe et la zone retardataire en 1980 à 0,7 point de pourcentage en 2000,<sup>64</sup> autour d'une moyenne nationale de 6 décès pour 1 000 naissances vivantes. Au Vietnam, l'écart des taux de malnutrition de la zone de pointe et de la zone retardataire est passé de 20 points de pourcentage en 1998 à 15 points de pourcentage en 2004, simultanément à une amélioration générale de toutes les zones.<sup>65</sup> En Chine, les divergences [MSOffice1] d'indice de développement humain ont diminué entre 1995 et 2003. La disparité entre la province la plus performante (Beijing) et la province la moins performante (le Tibet) est passée de 0,26 en 1995 à 0,19 en 2003 en ce qui concerne l'indice d'espérance de vie et de 0,50 à 0,32 en ce qui concerne l'indice de développement humain. L'écart des taux d'alphabétisation s'est également réduit de 1990 à 2003, passant de 58 à 51 points de pourcentage.<sup>66</sup> La Malaisie constitue un bon exemple de la convergence du bien-être de base dans les pays d'Asie de l'Est à forte croissance (voir figure 2.12).

En ce qui concerne les États du Mexique, les taux d'alphabétisation des adultes et de mortalité infantile ont convergé de 1940 à 2002, de même que les niveaux d'espérance de vie et les taux d'inscription à l'école entre 1990 et 2002.<sup>67</sup> En Egypte, l'écart des taux d'inscription des filles à l'école primaire entre le gouvernorat le plus performant et le gouvernorat le moins performant s'est réduit, passant de 41 points de pourcentage en 1995 à 25 en 2004, tout comme le taux d'alphabétisation et l'écart d'alphabétisation entre les hommes et les femmes de 1986 à 2001.<sup>68</sup>

Toutefois, cette convergence spatiale des Indicateurs relatifs aux objectifs du Millénaire pour le développement ne s'est pas produite dans tous les pays. Certains pays en Asie du Sud et en Afrique présentent toujours de fortes disparités internes. En Inde et au Sri Lanka, les disparités entre les régions sont demeurées importantes entre 1981 et 1991,<sup>69, 70</sup> bien que des améliorations se soient produites, en termes absolus, tant au niveau national que dans les zones retardataires de ces pays. Au Sri Lanka, la pauvreté a reculé dans toutes les provinces de 1991 à 2007, la réduction la plus rapide ayant eu lieu dans la province de pointe du pays, située à l'ouest.<sup>71</sup> Au Kenya, l'écart entre les provinces

en termes de taux d'inscription à l'enseignement primaire et secondaire est demeuré grand entre 1999 et 2004, mais plus important encore est le fait que toutes les zones ont progressé, même la zone retardataire du Nord-Est.<sup>72</sup>

### Qu'est-ce qui est différent pour les pays en développement contemporains ?

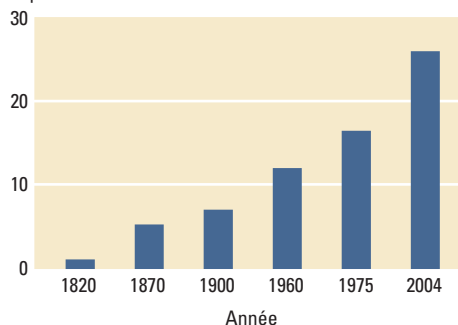
Dans la *Richesse des nations*, publié en 1776, Adam Smith écrivait : « c'est (...) sur les côtes de la mer et le long des rivières navigables que l'industrie de tout genre commence à se subdiviser et à faire des progrès ; et ce n'est ordinairement que longtemps après que ces progrès s'étendent jusqu'aux parties intérieures du pays ». <sup>73</sup> Ce qu'a écrit Adam Smith en 1776 pourrait également s'appliquer aux processus spatiaux qui accompagnent aujourd'hui le développement économique de la Chine. Quelles sont alors les différences pour les pays en développement contemporains, si tant est qu'il y en ait ?

Dans certains aspects fondamentaux, il y a très peu de différences. Le point central de la théorie de Smith était que, dans ses premières phases, le développement économique d'un pays a tendance à être stimulé par les zones sous-nationales qui offrent le plus grand accès potentiel aux marchés et ainsi à la densité. Mais les zones sous-nationales éloignées de la densité, à savoir les zones intérieures dans l'exemple de Smith, ont tendance à être laissées de côté. C'est seulement plus tard dans le processus de développement que ces zones retardataires partagent mieux les bénéfices du développement à mesure que s'établit une lente convergence des niveaux de vie entre les zones sous-nationales. Cette thèse fondamentale est toujours vraie de nos jours.

Toutefois, il existe des différences importantes pour les pays en développement contemporains :

**Figure 2.13 Les pays en développement d'aujourd'hui sont face à un monde plus intégré**

Exportations mondiales en % du PIB mondial



Source : Chase-Dunn, Kawano et Brewer, 2000.

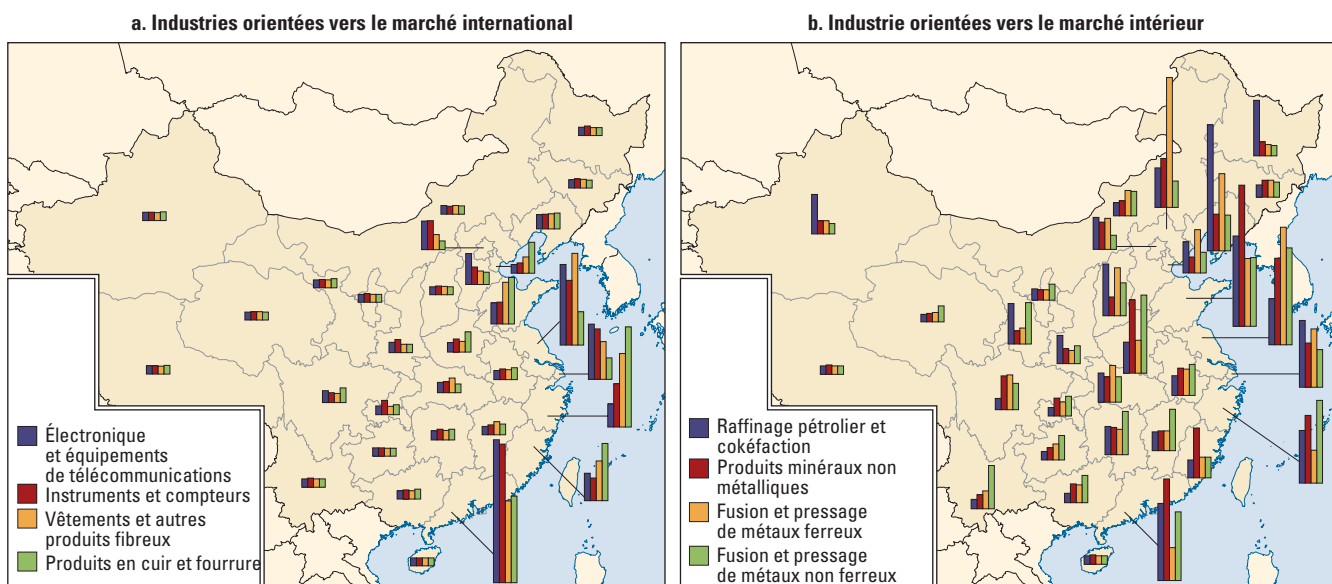
- Étant donné la taille gigantesque du marché mondial actuel, le développement repose plus sur la mise en œuvre d'une stratégie tournée vers l'extérieur, qui travaille avec le marché pour rendre les zones de pointe concurrentielles et les intégrer aux échanges commerciaux.
- L'évolution rapide de la géographie économique intérieure — et des disparités spatiales dans les pays en développement contemporains — sera probablement bien plus importante que celle qu'ont connue les pays industriels dans les premiers stades de leur développement.
- La mise en place et la maturation des mécanismes de redistribution prenant du temps, la mobilité de la main-d'œuvre et la connectivité des marchés constituent des mécanismes plus puissants pour intégrer les zones retardataires dans les économies nationales. La mondialisation et les progrès technologiques en matière de transport et de communication fournissent potentiellement une plus vaste gamme de moyens pour palier à la distance économique entre les zones de pointe et les zones retardataires.

*Les marchés mondiaux sont plus importants.* En raison de la plus forte intégration, les marchés mondiaux sont plus importants qu'ils ne l'ont jamais été par rapport aux marchés nationaux. Le potentiel commercial des zones de pointe est plus important dans les pays en développement contemporains qu'il ne l'était dans les pays développés contemporains au 19<sup>e</sup> et au début du 20<sup>e</sup> siècles, en raison de la

forte croissance des échanges depuis la fin de la Seconde guerre mondiale. En effet, au cours des dernières décennies, le niveau de la croissance des échanges a été le double de celui de la croissance du revenu mondial.<sup>74</sup> Le niveau des échanges commerciaux, en proportion du PIB mondial, est aujourd'hui plus de vingt-cinq fois supérieur à son niveau de 1820 (voir figure 2.13). Ainsi, si au dix-neuvième et au début du vingtième siècles le développement dans le cadre de politiques protectionnistes a pu constituer une stratégie viable (à défaut d'être optimale),<sup>75</sup> une telle stratégie aura beaucoup moins de chances d'être viable de nos jours, en particulier à la lumière des récents échecs de telles politiques menées en Amérique latine et en Afrique subsaharienne.

Lorsqu'un pays est relativement fermé, le potentiel commercial d'une zone est principalement déterminé par sa distance par rapport à la densité dans le pays. Mais une fois que ce pays est ouvert, la distance par rapport aux marchés internationaux ou l'accès à ces marchés deviennent également importants et les zones frontalières et côtières ont tendance à voir leur part dans l'activité économique du pays s'accroître. L'évolution structurelle du schéma des échanges commerciaux peut entraîner une modification de la topographie du potentiel commercial au sein d'un pays, des zones précédemment de pointe, parfois favorisées par la politique, deviennent perdantes et déclinent du fait que leur distance par rapport aux nouvelles zones de pointe augmente. On observe une évolution de ce type en Chine, en Grande-Bretagne et au Mexique.

**Carte 2.5 Les industries d'exportation se concentrent dans les régions côtières pour réduire la distance avec le marché mondial**



Source: He, à paraître.

*L'ouverture a des incidences sur la distance.* Au Mexique, avant la libéralisation des échanges de 1985, la distance par rapport à Mexico était le principal élément déterminant du potentiel commercial d'une zone. Mais avec la libéralisation, la distance par rapport à la densité aux États-Unis est également devenue importante, et les zones frontalières telles que Ciudad Juárez, Mexicali-Calexico, Nogales et Tijuana ont vu leur potentiel commercial et leur croissance fortement augmenter, tandis que Mexico a subi un dépeuplement et une dispersion de son activité manufacturière.<sup>76</sup>

Dans la Chine maoïste, pendant l'ère de l'autosuffisance, les industries lourdes furent promues dans les provinces intérieures, qui reçurent 71 % de l'investissement public entre 1966 et 1970. De nombreuses entreprises de Shanghai et d'autres villes côtières ont été délocalisées vers les provinces intérieures et montagneuses de Guizhou, Hubei et Sichuan.<sup>77</sup> Mais depuis que la Chine est devenue plus ouverte aux échanges et aux investissements étrangers, les zones côtières, devenues des passerelles vers les marchés étrangers, connaissent une économie florissante, tandis que de nombreuses zones intérieures stagnent. Les industries tournées vers l'exportation (vêtements, électronique, cuir) sont concentrées dans les provinces côtières, tandis que les industries tournées vers le marché intérieur (métaux, fusion des matériaux non ferreux) sont dispersées (voir carte 2.6).<sup>78</sup>

*Les coûts de transport et de communication ont plus d'importance.* Les côtes maritimes et les rivières navigables constituent des emplacements naturels pour les zones de pointe car, du temps de Smith, le transport par voie navigable était le moyen de transporter au meilleur rapport qualité/prix les marchandises vers le marché intérieur et les marchés internationaux. Mais les progrès technologiques se sont traduits par une forte réduction du coût de transport des marchandises et du coût des télécommunications (voir chapitre 6). Les nouveaux modes de transport (non liés à la navigation) et la révolution des technologies de l'information ont remodelé le paysage de la densité économique.

*L'accès à la connaissance est plus facile.* Ainsi, les pays en développement contemporains peuvent profiter de marchés mondiaux d'une ampleur sans précédent et peuvent y accéder plus facilement. Simultanément, des flux d'investissement direct étranger plus importants, qui ont augmenté deux fois plus vite que les échanges mondiaux, améliorent l'accès à la connaissance à la frontière technologique du monde.<sup>79</sup> Pour les pays en développement les plus prospères des récentes décennies (principalement l'Asie de l'Est), cela s'est traduit par une

croissance nationale — entraînée par les zones de pointe — bien plus rapide que celle qu'ont connue les pays développés contemporains dans les premiers stades de leur développement.

Avec une croissance aussi rapide dans les zones de pointe, les disparités géographiques dans les pays en développement sont bien plus prononcées. Prenons par exemple le cas de la Chine, dont le PIB par habitant est à peu près équivalent à celui de la Grande-Bretagne en 1911. Londres avait alors un PIB par habitant égal à environ 1,7 fois la moyenne nationale, tandis que le PIB par habitant de l'East Anglia était égal à deux tiers de cette moyenne.<sup>80</sup> En Chine aujourd'hui, les chiffres comparables sont 3,3 pour la zone de pointe de Shanghai et un tiers pour la zone retardataire de Guizhou.<sup>81</sup> Le PIB par habitant de Shanghai (16 044 dollars) est à peu près égal au PIB moyen national par habitant de la Grande-Bretagne en 1988, tandis que celui de Guizhou (1 653 dollars) est proche du PIB moyen national par habitant de la Grande-Bretagne en 1830.<sup>82</sup>

Bien qu'il convienne d'être prudent dans les comparaisons entre la Chine et la Grande-Bretagne en raison de la différence des échelles géographiques des deux pays, l'idée principale demeure. Lorsque les pays riches d'aujourd'hui se sont développés au 19<sup>e</sup> siècle et au début du 20<sup>e</sup>, la croissance de leurs zones de pointe était limitée par le taux de croissance de leurs marchés intérieurs et par les frontières technologiques du monde. Ces contraintes limitaient l'ampleur que pouvaient prendre les disparités spatiales dans ces pays au cours des premiers stades de leur développement. Bien au contraire, pour les pays en développement contemporains, ces contraintes n'existent plus. Bien que cela aide les pays en développement, les disparités potentielles qui apparaissent entre les régions dynamiques et les régions retardataires dans les premiers stades du développement sont bien plus prononcées.

Les inégalités spatiales entre région dynamique et région retardataire dans les pays en développement contemporains vont certes suivre la même évolution en forme de U inversé que les pays développés, mais les caractéristiques de cette évolution seront différentes. L'accroissement des inégalités sera sans doute plus prononcé dans les premiers stades du développement. En revanche, la contrepartie de cette plus forte montée des inégalités pourrait être une convergence plus rapide entre région dynamique et région retardataire à mesure que progresse le développement — car les technologies modernes d'information et de communication offrent une vaste palette de méthodes pour palier à la distance économique entre ces zones.





La densité et la distance, les dimensions de la géographie économique abordées dans les chapitres précédents, ont leur importance pour le développement des pays et des régions. Au cours des deux derniers siècles, la croissance du produit intérieur brut (PIB) mondial a été d'environ 2,3 % par an, ce qui signifie qu'elle a été multipliée par près de 50 en dollars constants.<sup>1</sup> Mais la croissance n'a pas été uniforme. Aujourd'hui, la moitié du PIB mondial est produite sur 1,5 % seulement de la superficie mondiale, soit à peine la surface de l'Algérie. Cette dense masse économique abrite environ un sixième de la population mondiale.<sup>2</sup>

Une forte densité reflète les bénéfices auto-renforceurs de la proximité entre agents économiques à travers les différentes échelles spatiales : locale, régionale et internationale. La distance a également son importance pour les pays et les régions du monde. Sur ces 50 dernières années, la plus grande part, de loin, de l'activité économique mondiale, s'est concentrée en Amérique du Nord, en Europe de l'Ouest et en Asie du Nord-Est (voir carte 3.1). La proximité avec ces plus grands marchés de produits et d'offres génère de grandes opportunités. En effet, la corrélation entre l'accès aux marchés et la croissance économique est forte.

Mais c'est la persistance des divisions entre États-nations qui différencie les processus de géographie économique des pays et des régions. La dernière vague de mondialisation, qui a débuté après la Seconde guerre mondiale, a été associée à un monde sans frontières. En 1990, Kenichi Ohmae prononça une phrase devenue célèbre : « Les frontières ont en réalité disparu ». <sup>3</sup> Pour certaines régions du monde et certaines opérations transfrontalières, ce commentaire reflète la réalité. Mais le nombre de frontières, plutôt que de disparaître, a triplé au cours des 50 dernières années. Il existe aujourd'hui environ

600 frontières physiques terrestres entre les nations (voir figure 3.1). <sup>4</sup> Et leur nombre pourrait bien continuer de croître si des États fédérés de séparent, si les minorités au sein des nations proclament leur auto-détermination et si certaines des 70 dépendances cherchent à obtenir leur indépendance. <sup>5</sup>

Ce chapitre montre comment les divisions affectent le développement économique, comment la géographie et la culture historique contribuent à la persistance de ces divisions et comment les pays imposent des obstacles à l'interaction productive avec leurs voisins et le reste du monde. L'économie profite d'une diminution progressive des obstacles et les pays riches tendent à voir diminuer les obstacles aux échanges commerciaux et au facteur de mobilité. Les pays s'étant intégrés *régionalement*, bénéficient des retombées de la croissance, des marchés intérieurs plus étendus et des économies d'échelle dans la production et certains types de services publics. Certains pays d'une même région peuvent d'abord prospérer plus que d'autres, mais les niveaux de vie finissent par converger dans des régions qui se sont intégrées. Et dans un monde d'activité économique et de pouvoir d'achat concentrés dans quelques régions, les pays qui se sont intégrés *mondialement*, profitent de l'accès à ces marchés et à ces sources d'investissement. Ce chapitre défend cette idée pour encourager les pays à cette intégration.

Les principales conclusions de ce chapitre sont les suivantes :

- **Les divisions entre pays renforcent les frontières dans le monde en développement.** Les frontières restreignent les flux de biens, de capitaux, de personnes et d'idées, de toute part. Mais les grands pays possédant d'importants marchés sont en mesure de résister à un renforcement des restrictions frontalières.

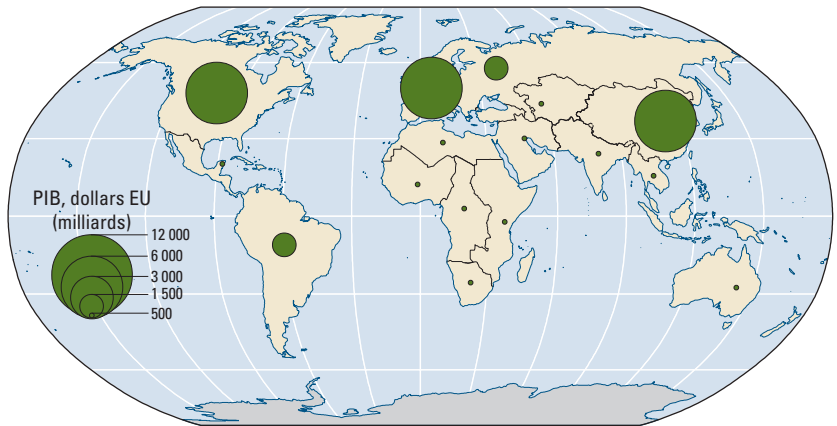
Les petits pays, eux, ont plus à craindre. Certains types de divisions, comme l'enclave, sont indépendants de la volonté des pays. Quant à certaines autres, ils se les sont imposées à eux-mêmes. Par ailleurs, à mesure que les pays se développent, ils réduisent progressivement presque tous les types d'obstacles.

- **La masse économique est concentrée en Amérique du Nord, en Europe de l'Ouest et en Asie du Nord-est.** Et seule l'Asie du Nord-est a vu croître de manière significative sa part du PIB mondial au cours des dernières décennies. Cette concentration mondiale est d'une très grande importance pour les projets de développement des régions du monde actuellement retardataires, et l'amélioration de leur accès à ces grands marchés mondiaux doit être une priorité de la politique de développement mondial.
- **Dans les régions du monde, le développement économique tend à s'accompagner d'une divergence initiale des niveaux de vie entre pays, elle-même suivie d'une convergence.** Les indicateurs de la santé et de l'éducation de base témoignent d'améliorations dans la plupart des régions du monde mais il existe certaines divergences en termes de revenus entre les pays les plus riches et les pays les plus pauvres. L'inégalité croissante entre pays d'une même région recule à mesure que les pays retardataires tirent profit des retombées de croissance des pays dynamiques.
- **Surmonter les divisions entre pays, entre régions et dans le monde est essentiel pour un progrès durable.** Ceci dénote de l'importance de faciliter l'accès aux marchés mondiaux et d'encourager l'intégration régionale sous toutes ses formes (voir chapitres 6 et 9).

### Définition de la division

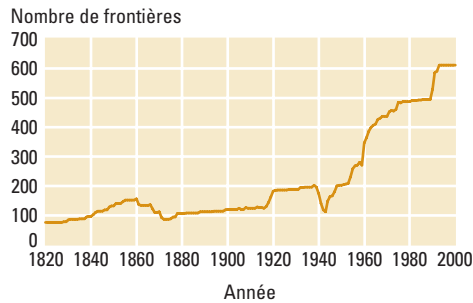
Frontières et divisions ne sont pas synonymes. Les frontières nationales entourent des populations aux caractéristiques partagées, donnant un sens de lieu et d'appartenance qui contribue au bien-être social. Elles génèrent également des unités gérables pour la gouvernance de la société. Bien définies et bien établies, elles procurent une sécurité et une stabilité, produisant des bénéfices économiques considérables. Les divisions, par contre, surviennent lorsque les frontières ne sont pas correctement gérées. Elles vont des restrictions modérées sur les mouvements de biens, de capitaux, de populations et d'idées jusqu'à des divisions plus sérieuses déclenchées par des conflits territoriaux et des guerres civiles et entre

**Carte 3.1 Le PIB mondial se concentre dans quelques régions du monde, 2006**



Source : Banque mondiale, 2007b.

**Figure 3.1 Le nombre de frontières internationales a triplé au cours des 50 dernières années**



Source : Stinnett et al., 2002.

pays. Les frontières ne sont pas un problème en elles-mêmes. Par ailleurs, les conséquences pour le développement économique sont assez différentes selon que les pays séparés par ces frontières sont intégrés dans une communauté économique fonctionnelle (République tchèque et République slovaque) — ou qu'ils soient divisés par un conflit, auquel cas les chances de renforcer l'intégration sont minces (l'Erythrée et l'Éthiopie).

D'un point de vue économique, certaines frontières sont bien plus épaisses que d'autres (voir carte 3.2). L'épaisseur ou l'imperméabilité des frontières de chaque pays est proportionnelle à une mesure sommaire des restrictions que chaque pays impose sur les mouvements de biens, de capitaux, de populations et d'idées entre lui-même et les autres pays.<sup>6</sup> Plus la frontière est épaisse, plus le pays limite les échanges, déplacements et mouvements de facteurs de production.

- Les frontières économiques sont fines en Amérique du Nord, en Europe occidentale, au Japon, en Australie et en Nouvelle-Zélande ; elles sont épaisses en Asie, en Afrique

**Carte 3.2 Certaines frontières sont beaucoup plus épaisses que d'autres**

Source : Équipe du Rapport sur le développement dans le monde 2006.

Note : L'épaisseur des frontières est proportionnelle à une mesure sommaire des restrictions de chaque pays sur les mouvements de biens, de personnes et d'idées avec tous les autres pays. Zones grises = données insuffisantes.

et en Europe de l'Est, ainsi qu'entre les pays d'Amérique latine. Parmi les pays aux frontières imperméables figurent les économies émergentes d'Asie de l'Est et les pays d'Afrique subsaharienne, dont la croissance est faible depuis des décennies.

- Les frontières d'épaisseurs similaires semblent plus fines autour des grands pays. Cela reflète la réalité selon laquelle les grands pays peuvent souvent échapper aux politiques plus restrictives. Les petits pays dépendent davantage de l'ouverture pour pénétrer les petits marchés et les échelles de production.
- Certains pays aux frontières fines sont entourés par des pays aux politiques restrictives, ce qui rend plus difficile l'exploitation des bénéfices de l'ouverture pour eux que pour les pays situés dans des ensembles régionaux plus ouverts.
- Cela est plus vrai pour les pays ouverts mais enclavés tels que l'Arménie, l'Ouganda et la Zambie, que pour ceux qui sont ouverts et qui disposent d'un accès direct à la mer, tels que le Chili ou la Géorgie. Certains pays côtiers, par contre, imposent des restrictions tellement grandes qu'ils pourraient tout aussi bien être enclavés.

La comparaison de l'épaisseur des frontières confirme que les pays les plus riches imposent

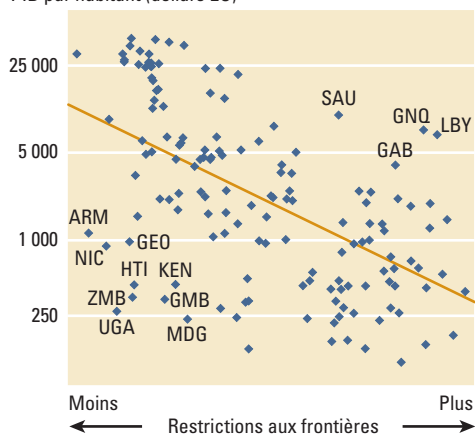
généralement des restrictions frontalières moins lourdes (voir figure 3.2).<sup>7</sup> À mesure que le pays se développe, il renforce ses institutions pour gérer ses frontières et réguler les flux de biens et de facteurs de production. Il s'intègre également mieux à l'économie mondiale et ouvre ses frontières pour profiter des interactions avec d'autres pays, encourageant ainsi la poursuite de ce développement. Il existe toutefois quelques exceptions. Certains pays de la tranche supérieure des revenus intermédiaires maintiennent des restrictions élevées — tous sont exportateurs de pétrole : Arabie Saoudite, Guinée équatoriale, Gabon et Libye (en haut à droite dans la figure 3.2). Tandis que certains pays plus pauvres ont largement réduit leurs restrictions frontalières ; parmi ceux-ci figurent les pays enclavés : l'Arménie, l'Ouganda et la Zambie, ainsi que des pays côtiers comme la Gambie, la Géorgie, Haïti, le Kenya, Madagascar et le Nicaragua (en bas à gauche).

### *Comment les pays maintiennent les divisions*

Les pays décident du degré de perméabilité de leurs frontières et affectent, ce faisant, les mouvements de biens, de capitaux, de personnes et d'idées. Et les effets de la division évoluent à mesure que les pays s'ouvrent à certains flux et en écartent d'autres.

**Figure 3.2 Les pays riches tendent à avoir moins de restrictions aux frontières**

PIB par habitant (dollars EU)



Source : Équipe du Rapport sur le développement dans le monde 2009.

Note : Les PIB par habitant sont de 2005, en dollars EU de 2000, appartiennent à une série utilisée dans les sections ultérieures de ce chapitre et sont basés sur Banque mondiale (2007a) et Maddison (2006). ARM = Arménie ; GNQ = Guinée équatoriale ; GAB = Gabon ; GMB = Gambie ; GEO = Géorgie ; HTI = Haïti ; KEN = Kenya ; LBY = Libye ; MDG = Madagascar ; NIC = Nicaragua ; SAU = Arabie Saoudite ; UGA = Ouganda ; ZMB = Zambie.

**Les biens et services.** Les frontières limitent les échanges. Une étude menée au milieu des années 90 a montré que les échanges entre les provinces du Canada sont en moyenne 20 fois plus développés que les échanges entre ces provinces et des endroits à égale distance se trouvant aux États-Unis. Ceci signifie une « épaisseur de frontière » équivalente à une augmentation de distance des échanges de 10 500 miles.<sup>8</sup> Des estimations plus récentes suggèrent que les frontières internationales réduisent les échanges entre pays industrialisés d'un pourcentage toujours significatif d'entre 20 et 50 %.<sup>9</sup> Ces réductions sont même encore plus importantes pour les pays développés dont les barrières au commerce sont plus élevées.

Les pays qui encouragent les exportations et sont ouverts aux importations de biens et de services se développent et réduisent leur pauvreté plus rapidement que les pays qui n'encouragent pas les exportations. Lorsque les exportations sont concentrées la fabrication intensive en main-d'œuvre, les échanges améliorent les salaires des ouvriers non qualifiés et profitent aux populations pauvres. Cela encourage également une stabilité macroéconomique qui profite, là encore, aux pauvres, qui sont plus sensibles à l'inflation. Par ailleurs, grâce à l'innovation et l'accumulation de facteurs, ces échanges améliorent la productivité et, partant, la croissance.<sup>10</sup> Il peut subsister une incertitude empirique quant à la solidité de la relation entre le commerce et la croissance.<sup>11</sup> Mais toutes les économies riches

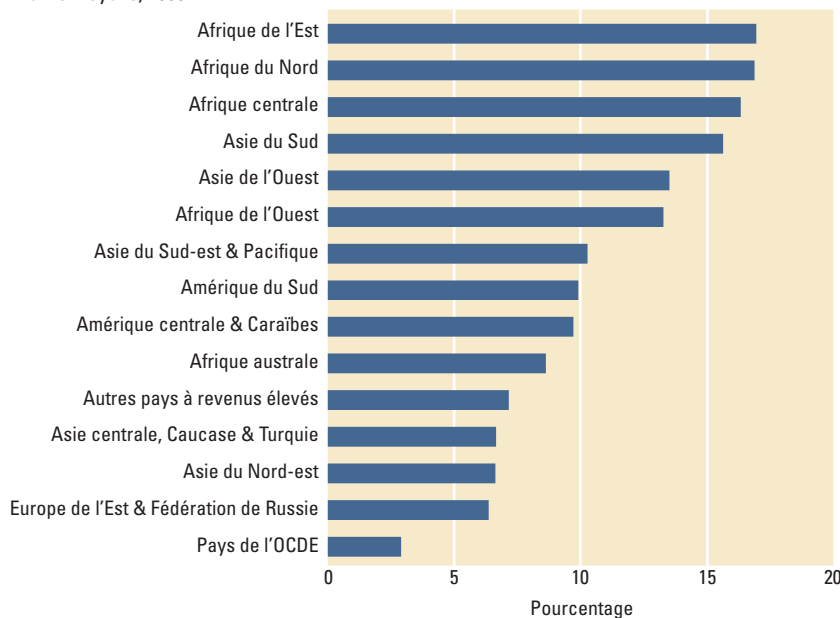
et émergentes ont une forte orientation vers les échanges commerciaux.

L'ouverture aux échanges d'un pays est souvent mesurée par la somme des exportations et des importations de ce pays en tant que part du PIB. Toutefois, une mesure plus directe est le taux de tarif moyen, qui a diminué mondialement, passant de près de 30 % au début des années 80 à environ 10 % en 2005.<sup>12</sup> C'est en Afrique, en Asie du Sud-est et Asie de l'Ouest que les tarifs sont les plus élevés et c'est dans les pays membres de l'Organisation de coopération et de développement économiques qu'ils sont les plus faibles (voir figure 3.3). Les quotas, subventions, droits antidumping, licences et réglementations idiosyncrasiques et complexes affectent également les échanges.<sup>13</sup> Par les biais d'obstacles tarifaires et non tarifaires, les pays pauvres restreignent davantage les échanges que les pays riches. Ils se heurtent également à des obstacles plus importants pour leurs exportations. Les obstacles non tarifaires représentent en moyenne plus des deux-tiers de la totalité des barrières aux échanges, avec des proportions plus élevées dans les pays riches que dans les pays pauvres.

**Le capital.** Les restrictions sur les flux de capitaux en 2005<sup>14</sup> ont été moins importantes dans les pays industrialisés que dans les pays pauvres (voir figure 3.4) alors que c'est en Afrique, Asie centrale et Asie du Sud qu'elles ont été les plus fortes. Des travaux empiriques récents — motivés par les crises financières des

**Figure 3.3 C'est en Afrique, en Asie du Sud et en Asie de l'Ouest que les tarifs douaniers sont les plus élevés**

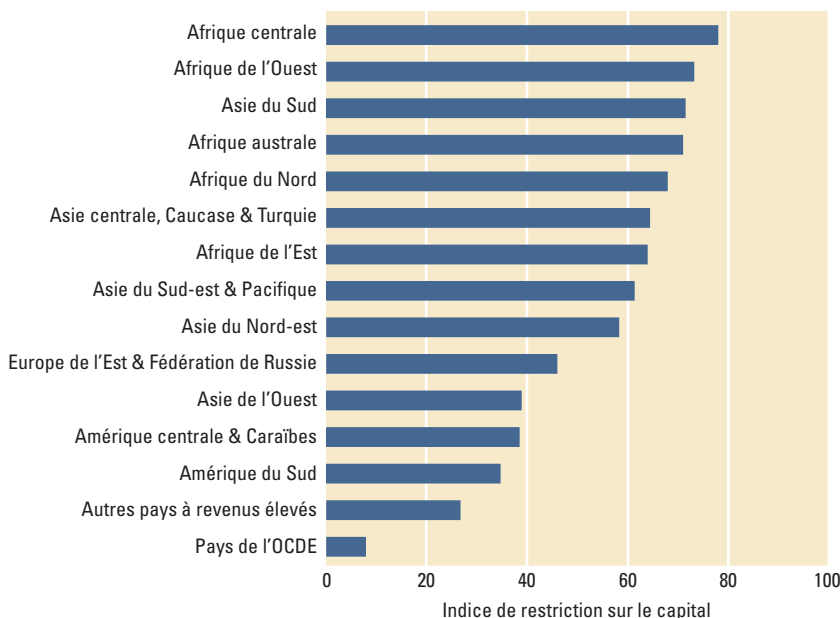
Tarifs moyens, 2005



Source : Banque mondiale, 2006f.

Note : La figure illustre la médiane non pondérée des tarifs nationaux moyens.

**Figure 3.4 C'est en Afrique, en Asie du Sud et en Asie centrale que les restrictions sur le capital sont les plus fortes**



Source : Chimm & Ito, 2006.

années 90 — fournissent des éléments, assortis de réserves, selon lesquels la mondialisation de la finance profite aux pays en développement, cette plus grande ouverture financière ne contribuant pas elle-même à générer d'autres graves crises économiques.<sup>15</sup> En réduisant le coût des capitaux dans les pays de réception, la libéralisation des transactions de comptes de capitaux augmente la disponibilité des ressources pour l'investissement productif. Cela peut également encourager la diversification, réduisant ainsi le risque, et encourager une bonne gestion monétaire. De 1955 à 2004, la libéralisation des comptes de capitaux a eu une relation favorable avec la croissance des économies développées et émergentes.<sup>16</sup> La libéralisation des marchés des actions a ajouté 1 point de pourcentage à la croissance annuelle du PIB.<sup>17</sup> Mais les flux de dettes à court terme, qui incluent les flux de portefeuilles d'obligations et les prêts bancaires commerciaux, peuvent être très volatiles. Dans les pays où le secteur financier est sous-développé, les pouvoirs publics et institutions financières ont plus de chance d'augmenter leur exposition à la dette à court terme et, par conséquent, leur vulnérabilité aux sorties de fonds imprévues.

Les bénéfices indirects de l'intégration mondiale et des flux libres de capitaux peuvent être plus importants que l'effet direct de l'accumulation du capital et de la diversification. Des marchés ouverts peuvent instaurer une discipline monétaire, la stabilité macroéconomique et le développement financier. Ils peuvent également

renforcer les institutions et les structures de gouvernance. Enfin, ils peuvent augmenter l'intégration à l'économie mondiale.<sup>18</sup> Lorsque les marchés et la gouvernance sont bien développés, la mondialisation financière contribue à la croissance du PIB et de la productivité et réduit la vulnérabilité financière. Dans le cas contraire, les effets sur la croissance sont ambigus et le risque d'une crise financière est élevé.

**Les personnes.** Les flux migratoires se sont accrus avec la mondialisation, mais beaucoup moins que les échanges ou les flux de capitaux. Les estimations mondiales suggèrent que 11 millions de personnes se sont déplacées chaque année pour un emploi à long terme ou pour s'installer dans un autre pays. Environ 3,5 millions d'entre eux sont des ouvriers peu qualifiés, beaucoup migrant vers les États du Golfe ou des pays à revenus intermédiaires.<sup>19</sup> Les migrants recherchent de meilleurs salaires, de meilleures possibilités d'éducation ou une meilleure qualité de vie (voir chapitre 5). Les pays d'origine reçoivent des fonds sous forme de transferts d'espèces en provenance de ces migrants, sont allégés d'un excédent de main-d'œuvre agricole et profitent de la migration de retour de ceux qui ont acquis des compétences ou des capitaux à l'étranger. Les pays d'accueil, dont beaucoup affichent une population vieillissante ou des pénuries chroniques de main-d'œuvre, augmentent leur pool de main-d'œuvre en acceptant des ouvriers non qualifiés et leur productivité en attirant des migrants hautement qualifiés.

Les bénéfices économiques d'un surcroît de migration pourraient être importants.<sup>20</sup> Le pool de migrants potentiels restera probablement important compte tenu des différences de salaires entre pays pauvres et pays riches, l'équivalent de trois à quatre fois celui qui avait déclenché la migration de masse des Européens vers l'Amérique du Nord à la fin du 19<sup>e</sup> siècle.<sup>21</sup> Pourtant, en dépit des bénéfices potentiels et la réserve toute prête de migrants, la plupart des pays restreignent l'immigration, largement en raison des effets négatifs perçus sur les marchés du travail intérieurs.

Des informations comparables sur les restrictions à la migration ne sont pas disponibles. Mais les pays réglementent l'admission des visiteurs à court terme. Chaque pays est confronté au compromis en autorisant certaines populations de certains pays à venir en visite pour affaires ou loisirs, tout en dissuadant les résidents d'autres nations pour des raisons économiques, politiques ou de sécurité. Cela produit un système complexe « d'accès inégal aux espaces étrangers »<sup>22</sup> qui reflète des restrictions similaires aux personnes désireuses d'émigrer.



Les résidents des pays riches sont confrontés à moins d'exigences de visas que ceux des pays pauvres (voir figure 3.5). Mais les pays pauvres restreignent également l'entrée aux visiteurs d'autres nations. Les sorties peuvent être également réglementées. De nombreux pays rendent le départ de leurs citoyens difficile.<sup>23</sup> Dans ces pays, le coût d'un passeport peut atteindre 125 % du revenu national brut (RNB) par habitant et des coûts plus élevés s'associent à des taux migratoires plus faibles.

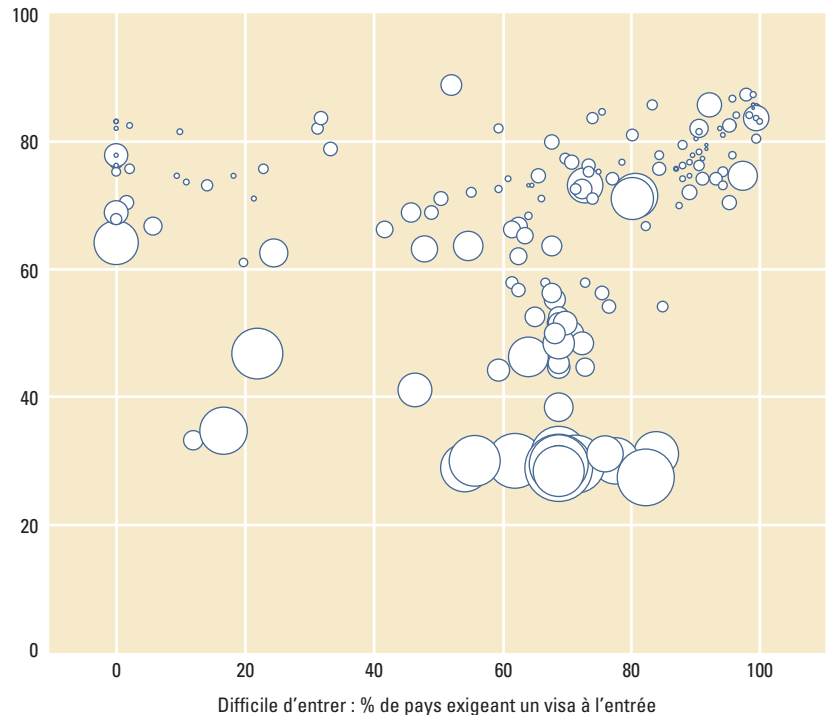
**Les idées.** La production de base intensive en main-d'œuvre constitue pour les pays un passage quasi obligé vers l'amélioration de leur destinée économique. Toutefois, pour maintenir une croissance plus rapide que celle de la population et réduire la pauvreté, une économie doit passer des activités à faible marge au développement et à la production de produits nouveaux ou améliorés, un processus lié au passage de la catégorie des faibles revenus à celle des revenus intermédiaires. La théorie sur la croissance endogène souligne que les idées nouvelles soutiennent cette transition, générant des rentes économiques qui permettent la capitalisation de capitaux privés et publics. La Chine — producteur de biens manufacturés standardisés de faible marge pendant les deux dernières décennies — exporte aujourd'hui pour plus de 300 milliards de dollars par an en produits de technologies de l'information et des communications (TIC). À ce jour, la plupart de ces exportations sont assemblées à partir de composants importés et les profits les plus importants sont engrangés par les firmes étrangères qui développent ces technologies innovantes et contrôlent la commercialisation et les ventes. Sur le produit de la vente d'un lecteur musical iPod® assemblé en Chine, plus de la moitié revient aux bénéfices de Apple et aux coûts de vente et de distribution.<sup>24</sup> L'assemblage et le testage ne représentent qu'environ 2 % de la valeur à la vente finale.

La liberté d'accès à tous les types d'information est nécessaire pour un environnement qui stimule l'innovation et la productivité. Les idées et la connaissance s'étendent par les investissements en recherche et en développement (R&D) par les entreprises et les pouvoirs publics, et par le biais du stock mondial de connaissance existante et accessible par des publications, des brevets ou autres.<sup>25</sup> Les gouvernements des pays riches ne restreignent pas le flux d'informations purement techniques, bien que les pays pauvres aient un accès limité à ces informations en raison des obstacles que sont les coûts et les langues.

Le lien entre le libre flux d'idées et le développement économique est quelque peu ambigu et insuffisamment documenté. Une presse libre

**Figure 3.5 Les résidents des pays riches sont soumis à moins d'exigences en matière de visas**

Difficile de sortir : % de pays dans lesquels un visa est requis



Source : Neumayer, 2006.

Note : Les cercles sont proportionnels aux PIB par habitant ; les visas disponibles à la frontière ne sont pas pris en compte.

réduit généralement la corruption et renforce la responsabilité publique.<sup>26</sup> Un indicateur de la liberté de la presse, rapporté depuis 2002 par Reporters sans frontières, couvre la liberté et la sécurité du reportage, le contrôle des médias par les gouvernements, les restrictions des fournisseurs d'accès à Internet et la censure des contenus.<sup>27</sup> Les pays occidentaux industrialisés jouissent généralement d'un niveau de liberté élevé. De nombreux pays à faibles revenus imposent des restrictions importantes sur les médias et le trafic Internet. Des restrictions importantes persistent dans certaines parties d'Afrique, en Asie de l'Est, au Moyen-Orient et dans l'ex-Union soviétique.

### *Certaines divisions sont indépendantes de la volonté des pays individuels*

Les pays sont, pour la plupart, libres de décider de leur ouverture au monde extérieur. Toutefois, la géographie et l'histoire produisent des divisions sur lesquelles les pays n'ont pas ou que peu de contrôle. C'est le cas, par exemple, des pays sans accès à la mer, des lieux isolés (particulièrement s'ils sont de petite taille) et des endroits sujets à un degré élevé d'hétérogénéité ethnique ou culturelle à l'intérieur et au-delà des frontières.

### ENCADRÉ 3.1 *Le voisinage d'un pays est important : intégration régionale et retombées de la croissance*

Les retombées de la croissance outre frontières comptent parmi les principaux bénéfices de l'intégration régionale.<sup>a</sup> Dans un espace économique plus intégré, les perspectives de croissance à long terme s'interconnectent à mesure que les marchés des pays voisins deviennent plus accessibles. La croissance des pays voisins renforce la croissance intérieure, qui favorise à son tour les voisins. Ce multiplicateur spatial renforce les fruits d'une bonne politique et contribue à la convergence des standards de vie.

#### Quantifier les bénéfices des retombées de la croissance

Entre 1970 et 2000, l'adhésion à un accord commercial régional (ACR) commun était associée à une retombée de croissance de 13,6 à 15,3 %, de sorte que chaque augmentation de point de pourcentage du taux de croissance moyen des partenaires de l'ACR ajoutait un « bonus de croissance » supplémentaire de 0,14 % à la croissance intérieure. Associé à cela, un multiplicateur spatial de 1,14 à 1,18, avec une intégration régionale améliorant l'efficacité des politiques intérieures de soutien au développement, passé de 14 à 18 %.

En Europe et en Asie de l'Est, où l'intégration a été la plus forte, les bénéfices engrangés au cours des dernières décennies sont encore plus significatifs. Pour les pays de cette région, les retombées moyennes de la croissance, entre

1970 et 2000, se situent entre 15,3 et 17,0 %. Ces retombées contribuent à une convergence lente mais constante des standards de vie, l'écart de prospérité entre les pays les plus pauvres et les pays les plus riches de l'OCDE se réduisant à un taux moyen de 1,59 à 1,85 % par an. À côté de cela, l'efficacité des politiques d'encouragement au développement a été accrue de 18,1 à 20 %.

En Afrique subsaharienne, les retombées moyennes de la croissance ont été bien plus faibles, indiquant le manque relatif d'intégration régionale, en dépit d'une pléthore d'ACR. Les retombées de la croissance sont estimées à entre 2,9 et 3,9 % seulement, ce qui implique un multiplicateur spatial compris entre 1,01 et 1,04 seulement. Cette conclusion d'absence virtuelle de retombées de croissance est également valable lorsque les voisins sont définis selon leur contiguïté plutôt que selon leur adhésion éventuelle à des ACR. Le taux de croissance d'un pays subsaharien moyen était, par ailleurs, tout à fait indépendant des taux de croissance de ses voisins.

#### Implications pour les pays sans accès à la mer et les pays pauvres en ressources d'Afrique subsaharienne

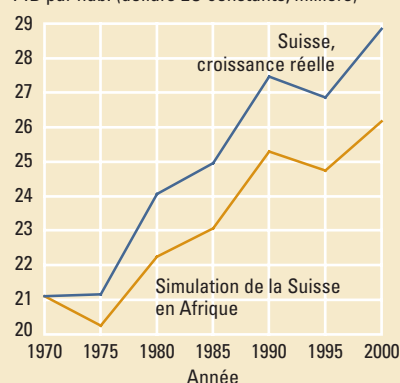
Dans les conditions actuelles, si les pays subsahariens dont les dotations naturelles sont les plus favorables soutenaient un envol de la croissance, les pays sans accès à la mer et les

pays pauvres en ressources d'Afrique centrale n'en seraient que davantage distancés.

Si la Suisse avait « bénéficié » des mêmes faibles retombées que la République centrafricaine entre 1970 et 2000, son PIB par habitant en 2000 aurait été inférieur de 9,3 %, avec une perte cumulée de PIB de 334 milliards de dollars (EU constants de 2000), soit 162 % du PIB suisse (voir figure ci-dessous)

#### Mettre la Suisse en Afrique aurait coûté 334 milliards de dollars

PIB par hab. (dollars EU constants, milliers)



Source : Roberts & Deichmann, 2008.

a. Collier & O'Connell, à paraître.

### ENCADRÉ 3.2 *Vers un rétrécissement de la frontière entre la Bolivie et le Chili ?*

La Bolivie illustre la dépendance économique d'un pays sans accès à la mer par rapport à ses voisins et comment l'intégration économique pourrait aider à surmonter les divisions. Après une guerre contre le Chili à la fin du 19<sup>e</sup> siècle, la Bolivie a perdu l'accès au Pacifique, le Pérou, allié de la Bolivie, ayant également perdu du territoire au profit du Chili.

Le Chili et la Bolivie n'entretiennent plus de relations diplomatiques depuis 1978, mais à présent, ils communiquent entre eux. La motivation, pour le Chili, est le gaz naturel. Depuis 1995, il a compté presque exclusivement sur le gaz argentin mais l'offre est limitée en raison de la forte demande intérieure en Argentine.

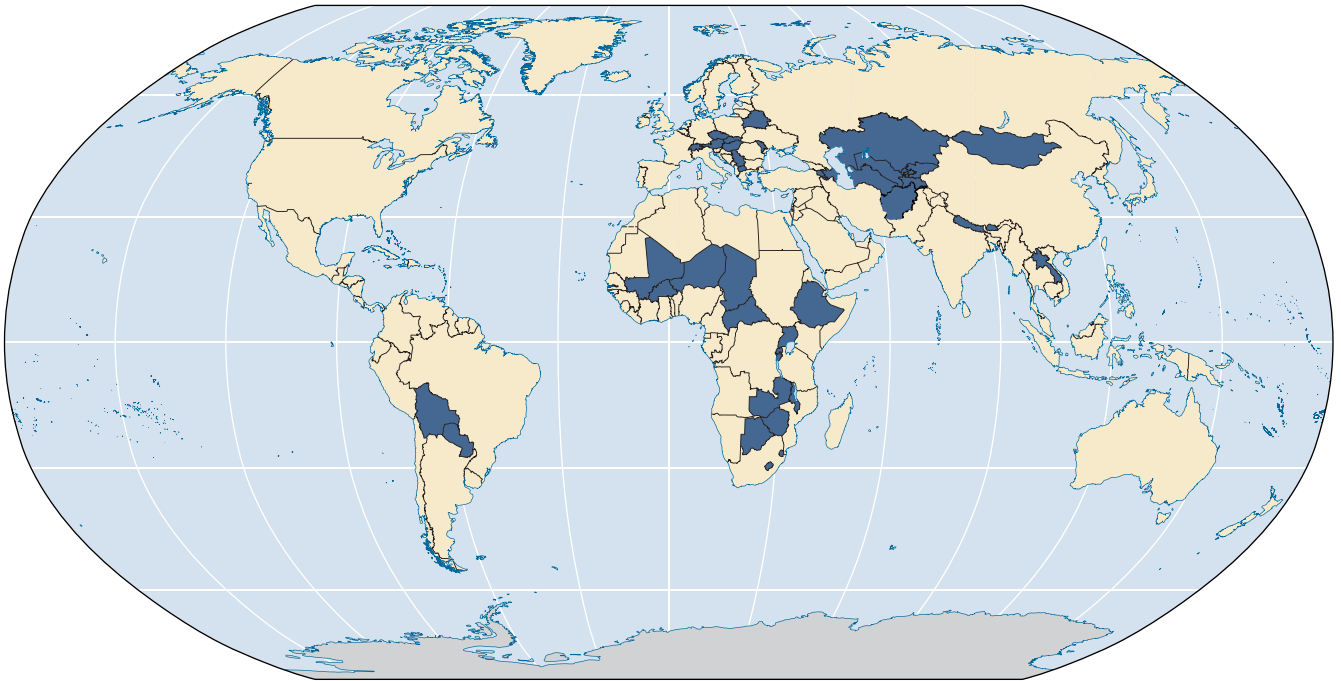
La Bolivie possède les secondes plus grandes réserves de gaz naturel d'Amérique du Sud. L'intégration économique pourrait ainsi constituer une incitation à la résolution des différends régionaux. Le Chili bénéficierait de meilleures importations d'énergie, tandis que la Bolivie jouirait d'un meilleur accès aux ports, ce qui faciliterait ses exportations. Le Pérou serait probablement impliqué dans un accord car il fournit à la Bolivie une route alternative, bien que moins économique, vers la côte et parce que tout corridor à travers le Chili passerait probablement par l'ancien territoire péruvien.

Sources : The Economist, 2007 ; Malinowski, 2007.

**Les pays sans accès à la mer.** Il existe au monde 43 pays sans accès à la mer. Le fait de ne pas disposer d'un tel accès direct à la mer réduit la croissance d'au moins un demi-point de pourcentage.<sup>28</sup> Les encadrés 3.1 et 3.2 illustrent plus en détail les désavantages de cette situation. Rien de surprenant donc, que de nombreux pays ainsi enclavés fassent partie des plus pauvres du monde. Mais cet enclavement n'est pas, en soi, une cause de pauvreté, le Botswana, le Luxembourg et la Suisse sont là pour le démontrer. Le problème est de ne pas avoir accès à la mer lorsqu'on est entouré de voisins pauvres ou situé loin des marchés.<sup>29</sup> Souvent, les deux vont de pair. L'Afrique est le continent qui compte le plus grand nombre de pays sans accès à la mer (15) tandis que c'est en Europe de l'Est et en Asie Centrale que leur proportion est la plus élevée — environ la moitié (voir carte 3.3). Le Bhoutan, la République démocratique populaire lao et le Népal en Asie ainsi que la Bolivie et le Paraguay en Amérique du Sud sont d'autres pays pauvres sans accès à la mer.

**La taille du pays.** Une grande superficie va souvent de pair avec des ressources naturelles en abondance (voir encadré 3.3). Une population

Carte 3.3 Quarante-trois pays n'ont pas d'accès direct à la mer



Source : Équipe du Rapport sur le développement dans le monde 2006.

importante offre un marché immédiat et une importante force de travail. Inversement, les petits pays manquent d'échelle, de capacité et de stocks de facteurs de production, de sorte qu'il leur est difficile de parvenir seuls à une croissance économique élevée. Mais, comme l'absence d'accès à la mer, la superficie ne constitue pas, en soit, un facteur déterminant. Ce qui détermine la prospérité économique d'un pays est son intégration économique au reste du monde.<sup>30</sup> Le Luxembourg se place 167<sup>e</sup> en termes de population mais affiche le PIB le plus élevé au monde par habitant. Entièrement intégré à l'Union européenne, son secteur financier hautement spécialisé opère à l'échelle mondiale. Les petits pays doivent par conséquent favoriser l'intégration économique car ils ont plus à gagner d'un commerce plus libre et de l'ouverture.

Dans les régions du monde fortement intégrées, les parties d'un pays sont, de ce fait, moins incitées à rester au sein d'une nation dominée par un autre groupe ethnique ou culturel. La décentralisation au Royaume-Uni et les mouvements séparatistes en Espagne témoignent de cette tendance. De même, la « re-balkanisation » de l'Europe du Sud-est et la désintégration de l'ex-Yougoslavie a été, en partie, facilitée par la perspective, pour les nouvelles nations indépendantes, de l'accession à l'Union européenne (UE). Des considérations non économiques peuvent toutefois dominer. L'Érythrée et le Timor oriental ont fait sécession de leurs

grands voisins (l'Éthiopie et l'Indonésie) sans le bénéfice de l'intégration à une association économique plus grande.

**Les pays isolés par la mer.** Si le manque d'accès à la mer peut générer un effet insulaire empêchant un pays de profiter des fournisseurs et marchés voisins, les petites îles géographiquement éloignées souffrent d'un isolement similaire : elles sont, par définition, « isolées par la mer ». Elles sont confrontées à des coûts de transport élevés pour les exportations et importations, des coûts d'énergie et d'intrants intermédiaires et, généralement, des coûts de salaires

### ENCADRÉ 3.3 Les avantages de la taille

Cinq avantages pour les grands pays :

- Coûts moins élevés par habitant des biens publics tels que le système judiciaire ou les ambassades.
- Un plus grand marché intérieur pouvant augmenter la productivité et bénéficier ainsi de la croissance économique.
- Un tampon plus fort contre les chocs économiques régionaux – si une région spécialisée dans l'agriculture, par exemple, souffre d'une récession, les effets peuvent être limités par le biais de transferts d'autres régions et les travailleurs peuvent rechercher du travail ailleurs dans le pays.

- Des plans de redistribution plus efficaces pour réduire les écarts des revenus après impôts, entre les régions riches et les régions pauvres.
- Une meilleure capacité à assurer la sécurité puisque le coût de la défense par habitant diminue.

Un inconvénient possible est la plus grande l'hétérogénéité des préférences et, par conséquent, des coûts de coordination plus importants dans les grandes démocraties. La diversité rend également les problèmes d'action collective difficiles à solutionner.

Source : Alesina & Spolaore, 2003.

et redevances plus élevés. Les problèmes sont sérieux pour les petites nations insulaires du Pacifique.<sup>31</sup> Les préférences commerciales visant à les soutenir jusqu'à ce qu'elles deviennent compétitives sur les marchés mondiaux ont généré d'importantes inefficiences de production, non viables. En outre, les flux importants d'aides par habitant n'ont eu qu'un impact limité sur leur compétitivité. L'association étroite avec les pays « protecteurs » plus riches et l'augmentation de la mobilité de la main-d'œuvre pourraient constituer les seules stratégies.<sup>32</sup> Les petits États insulaires des Caraïbes, par contre, ont des économies plus diversifiées et, du fait de leur proximité avec les marchés riches, bénéficient plus largement du tourisme et du commerce.

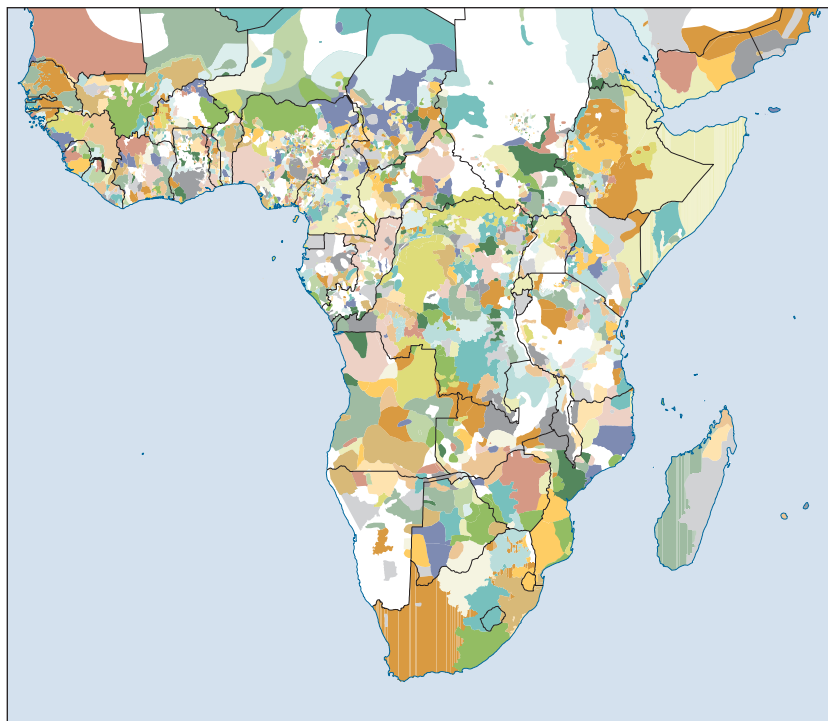
La Maurice montre que de bonnes politiques peuvent surmonter la petite taille et l'isolement géographique. Son PIB est actuellement le deuxième plus élevé d'Afrique, malgré les 900 kilomètres qui la séparent du continent. Sa situation par rapport au Moyen-Orient, l'Afrique du Sud et l'Inde lui permet de capturer des activités de délocalisation dans la fabrication et le domaine bancaire, ainsi qu'une industrie du tourisme d'escale florissante.

**Les divisions ethniques et culturelles.** L'hétérogénéité ethnolinguistique impose des coûts de coordination aux pays car elle reflète

souvent dans différences d'attitudes ou d'intérêts qui doivent être conciliées par les gouvernements nationaux. Considérons les différences d'opinions concernant l'adhésion à l'Union européenne entre les parties francophone et germanophone de la Suisse. Cette hétérogénéité a également des implications en termes de mobilité de la main-d'œuvre. Par exemple, la zone euro peut être une zone de monnaie commune moins souple que les États-Unis, parce que sa forte hétérogénéité culturelle gêne les ajustements aux chocs par la migration interne. L'hétérogénéité ethnique est souvent associée aux conflits civils et à des coûts élevés pour la croissance économique.

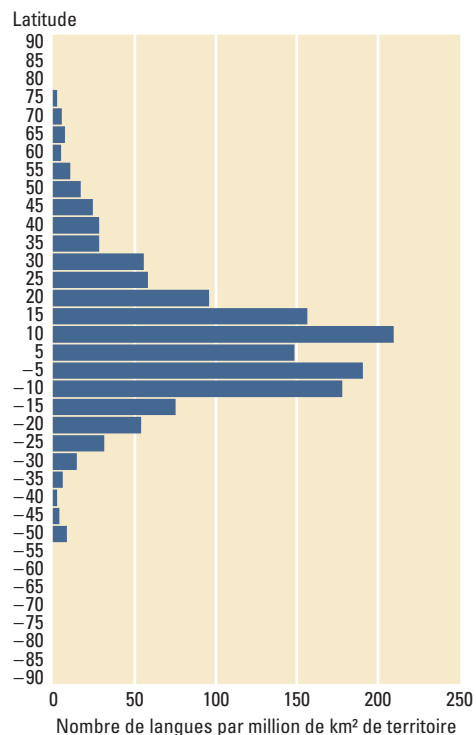
Les indications empiriques sur l'impact de la diversité culturelle sont mitigées (voir aussi l'encadré 3.4). La fragmentation ethnique est négativement associée à la qualité du gouvernement et à la croissance économique.<sup>33</sup> Les relations entre l'hétérogénéité ethnique et le conflit ne sont statistiquement importantes que dans les pays où un groupe est majoritaire et où les groupes minoritaires sont relativement puissants — par exemple, le Burundi et l'Irak.<sup>34</sup> Dans la plupart des cas, les différences ethniques et culturelles sont peu susceptibles d'être la cause du conflit. Mais les différences ethniques sont exploitées pour poursuivre d'autres

**Carte 3.4** La diversité linguistique est très forte en Afrique



Source : Système de cartographie des langues du monde, Ethnologue 2004.

**Figure 3.6** À l'échelle mondiale, c'est autour de l'Équateur que la diversité linguistique est la plus forte



Source : Système de cartographie des langues du monde, Ethnologue 2004.

objectifs, tels que la prise du pouvoir politique ou le contrôle des ressources. L'ethnicité interagit également de manières complexes avec d'autres aspects de la société. L'autocratie par exemple, réduit la croissance dans des pays ethniquement diversifiés, plus que dans ceux qui sont ethniquement homogènes.

La diversité linguistique varie largement entre les régions du monde. La base de données *Ethnologue* inclut des informations sur près de 7 000 langues, dont leur localisation géographique. L'hétérogénéité des groupes linguistiques est très élevée en Afrique et augmente généralement lorsqu'on se rapproche de l'Équateur (voir carte 3.4 et figure 3.6). Bien que les études empiriques transnationales suggèrent que le fractionnement linguistique nuit à la performance économique, une langue d'échange régionale a traditionnellement aidé à surmonter les divisions. L'hindi et l'urdu dans une grande partie de l'Asie du Sud, l'indonésien et le philippin en Asie du Sud-est, l'arabe et le perse au Moyen-Orient, le swahili en Afrique de l'Est et l'hausa en Afrique de l'Ouest, l'anglais, le français et l'espagnol en ont fait de même, mais dans de nombreux pays, ces langues sont pratiquées par une minorité éduquée.

### *Les coûts économiques des conflits et des différends territoriaux*

Les frontières imperméables tendent à réduire la croissance économique. Toutefois, une unification politique complète entre pays n'améliorerait pas nécessairement la production économique.<sup>35</sup> La fusion totale de deux pays peut avoir un effet positif sur la superficie mais aussi un impact légèrement négatif sur la croissance, en raison de la diminution des échanges avec le reste du monde. Dans certains cas seulement, les deux partenaires profiteraient d'une intégration politique et économique totale. Toutefois, l'intégration des marchés voisins sans intégration politique améliorerait, en moyenne, de manière significative, la croissance dans ces pays.

Les frontières réduisent plus fortement les bénéfices lorsque les divisions sont aggravées par un conflit dans un pays ou entre pays. Même lorsque le conflit n'implique pas d'action militaire, le coût peut en être significatif. Les différends territoriaux imposent des coûts de transactions économiques internationales élevés à cause de droits de propriété peu sûrs, d'une incertitude juridictionnelle et politique. Les modèles économiques suggèrent que le différend territorial entre l'Argentine et le Chili a réduit les échanges commerciaux entre ces deux pays de 33 milliards de dollars entre 1950 et 1995.<sup>36</sup> Les revendications concurrentes entre le

### **ENCADRÉ 3.4 États artificiels ?**

Rassemblés à Berlin en 1884-1885, les puissances coloniales déterminèrent les frontières de l'Afrique, avec peu de considération pour les divisions sociales et économiques. De nombreuses frontières du Moyen-Orient ont été tracées de manière semblable à la fin de la Première guerre mondiale.<sup>a</sup> Alesina, Easterly et Matuszeski (2006) identifient les « États artificiels » en mesurant la rectitude des frontières d'un pays et en déterminant si ces frontières partagent des groupes ethniques entre deux ou plusieurs pays.<sup>b</sup> L'Afrique du Nord, l'Asie du Nord-est et l'Afrique australe possèdent les frontières les plus artificielles (droites), tandis que l'Asie du Sud et l'Afrique de l'Ouest sont les plus partitionnées. L'Afrique de l'Est compte parmi les quatre premières régions dans les deux catégories.

Une analyse empirique suggère que les frontières artificielles nuisent aux résultats économiques et sociaux. Mais ce lien est moins important après contrôle de

l'origine coloniale ou de la localisation en Afrique. Les frontières artificielles ne sont pas associées à une plus forte probabilité de guerre, ce qui confirme des résultats similaires sur la diversité ethnique et le conflit, produits par Paul Collier.<sup>c</sup>

Ainsi, éviter les problèmes économiques et politiques associés à la diversité ethnique impliquerait une homogénéité culturelle à l'intérieur des pays. En Afrique, cela résulterait en un nombre bien plus élevé de pays. Cependant, la superficie déjà réduite de beaucoup de pays africains est peut-être un problème plus sérieux, qui empêche les pays d'atteindre une échelle économique viable. Comme on l'aura constaté dans ce Rapport, la réponse appropriée à la petite taille et à la diversité ethnique est une intégration plus étroite et des frontières plus perméables.

Source : Équipe du Rapport sur le développement dans le monde 2009.

a. MacMillan 2003.

b. Alesina, Easterly & Matuszeski, 2006.

c. Collier, 2004.

Japon et la Russie sur les îles Kouriles ont réduit les échanges commerciaux de 535 milliards de dollars entre 1952 et 1995. Ceux entre l'Indonésie et la Malaisie ont coûté 11,5 milliards de dollars entre 1980 et 1995. Des différends similaires existent sur les frontières maritimes, dont seul un tiers sont fixées par des traités.<sup>37</sup>

Lorsque des différends tournent en confrontation militaire, les coûts sont considérablement plus élevés, non seulement en termes de pertes de vies mais également en termes économiques. Le coût d'une guerre civile « typique » est d'environ 64 milliards de dollars et un coût mondial annuel moyen d'environ 100 milliards de dollars, ce qui dépasse de très loin les flux d'aide mondiale.<sup>38</sup> On estime qu'une guerre civile dans un pays voisin réduit la croissance annuelle d'un pays d'environ 0,5 %. Ce genre d'événement pousse les voisins à augmenter leurs dépenses militaires de 2 %. D'autres coûts sont générés par les flux de réfugiés et la désorganisation des liaisons commerciales privilégiées. La guerre civile en République démocratique du Congo a provoqué la fermeture de l'accès fluvial à la mer pour les exportations de bois de la République centrafricaine.

### **Concentration économique**

La production économique est spatialement concentrée — quelles que soient la mesure et l'échelle géographique. Selon les quadrillages, un quart du PIB mondial est produit sur 0,3 % seulement de la superficie des terres (à peu près



Tableau 3.1 La concentration du PIB et de la croissance de la population s'est déplacée entre 1820 et 1998

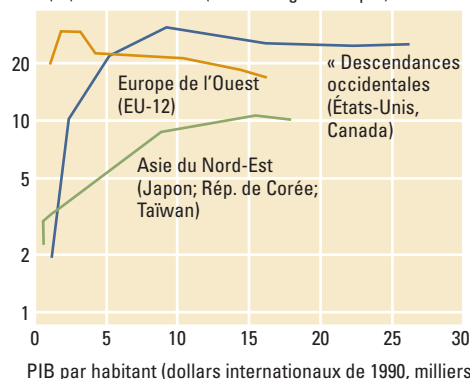
|                            | Part du PIB mondial (%) |      |      | Part de la population mondiale (%) |      |      | Taux moyen annuel de croissance du PIB (%) | Taux moyen annuel de croissance de la population (%) | Taux de croissance excédentaire (croissance du PIB par hab.) |
|----------------------------|-------------------------|------|------|------------------------------------|------|------|--|--|--|
|                            | 1820                    | 1950 | 1998 | 1820                               | 1950 | 1998 | 1820–1998                                  | 1820–1998  |  |
| G7                         | 22,7                    | 50,9 | 45,5 | 13,4                               | 18,1 | 11,6 | 2,6  | 0,9  | 1,7  |
| Chine et Inde              | 49,0                    | 8,7  | 16,5 | 56,7                               | 35,9 | 37,5 | 1,6  | 0,7  | 0,8  |
| Reste de l'Asie            | 7,3                     | 6,8  | 13,0 | 8,6                                | 15,5 | 19,8 | 2,5  | 1,4  | 1,1  |
| Amérique latine            | 2,0                     | 7,9  | 8,7  | 2,0                                | 6,6  | 8,6  | 3,0  | 1,8  | 1,2  |
| Afrique                    | 4,5                     | 3,6  | 3,1  | 7,1                                | 9,0  | 12,9 | 2,0  | 1,3  | 0,7  |
| Europe de l'Est et ex-URSS | 8,8                     | 13,0 | 5,3  | 8,8                                | 10,6 | 7,0  | 1,9  | 0,8  | 1,1  |

Source : Maddison, 2006.

Note : Le reste de l'Europe occidentale et l'Australie et la Nouvelle-Zélande ne sont pas inclus.

**Figure 3.7 L'augmentation de la concentration au niveau mondial est suivie d'un tassement**  
Parts du PIB mondial à différents niveaux de PIB par habitant, 1820-1998

Part (%) du PIB mondial (échelle logarithmique)



Source : Maddison, 2006.

la taille du Cameroun), la moitié sur 1,5 % et neuf dixièmes sur 16 %. <sup>39</sup> La Chine, le Japon et les États-Unis ont produit environ la moitié du PIB mondial en 2006, tandis que les 15 plus grandes économies en produisaient 80 %.

Dans les premiers stades de la révolution industrielle, au début du 19<sup>e</sup> siècle, le PIB par habitant dans les pays industrialisés d'aujourd'hui représentait environ deux fois celui des actuels pays en développement et émergents (voir tableau 3.1). Mais le PIB total en Chine et en Inde, dont les populations étaient de loin les plus élevées, était plus de deux fois supérieur à celui des actuels pays du G7. Au milieu du 20<sup>e</sup> siècle, les pays de l'actuel G7 représentaient plus de la moitié de la production mondiale (environ 60 % si l'on inclut les autres pays occidentaux industrialisés). L'Amérique du Nord et le Japon se sont développés le plus rapidement avec 3,5 et 2,8 % par an entre 1820 et 1998. <sup>40</sup> Les quatre plus grandes économies européennes se

sont développées à une moyenne annuelle d'environ 2 %, ce qui n'est pas si différent des taux de croissance en Afrique, Europe de l'Est et dans les petits pays asiatiques en développement. Mais tandis que la croissance du PIB dépassait celle de la population de 1,7 point pour le G7, ce rapport n'était que de 0,8 point en Chine et en Inde, et de 0,7 point en Afrique. Au cours des 180 qui ont précédé la fin du 20<sup>e</sup> siècle, ces différents taux de croissance ont fait se déplacer la concentration de la production économique davantage vers les pays industrialisés du nord.

### Comment cette concentration s'est-elle produite ?

La concentration de la masse économique dans les pays industrialisés occidentaux et au Japon trouve son origine dans l'innovation économique et technologique du 18<sup>e</sup> siècle. La croissance économique de l'Europe s'est fortement accélérée durant la révolution industrielle, une industrie moderne de la fabrication démarrant en Grande-Bretagne au milieu du 18<sup>e</sup> siècle, et s'est progressivement étendue sur le continent. Au début de ce processus l'Europe de l'Ouest représentait moins de 20 % du PIB mondial. <sup>41</sup> A la fin du 19<sup>e</sup> siècle, elle en comptait plus de 30 %, les trois-quarts de cette part étaient produits par les quatre plus grandes économies : la France, l'Allemagne, l'Italie et le Royaume-Uni (voir figure 3.7).

Cette croissance intervint dans un contexte de conflits fréquents entre pays voisins, de constants changements d'alliances et de fusions et désintégrations de pays. Au début du 19<sup>e</sup> siècle, l'Allemagne comptait environ 300 États individuels et 1 800 services frontaliers de douanes, la seule Prusse seule incluant 67 zones tarifaires locales. <sup>42</sup> Ce n'est que dans les années 1870 que l'Allemagne s'intégra complètement au plan national. Malgré une mosaïque de régions économiques en Europe, les flux commerciaux

furent toujours importants, grâce à des ententes locales et régionales. L'essor de ces liens commerciaux inspira les travaux de David Ricardo, qui, en 1817, décrivit les échanges de textiles et de vin de Porto entre la Grande-Bretagne et le Portugal dans sa théorie de l'avantage comparatif. Les travaux de Ricardo motivèrent, chez des gouvernements, pour la plupart britanniques, une libéralisation plus poussée des échanges.

L'intégration économique formelle n'a pas commencé avant le milieu du 20<sup>e</sup> siècle. Motivée des objectifs tant politiques qu'économiques, six pays européens représentant environ un quart du PIB mondial, ratifièrent un traité libéralisant le commerce du charbon et de l'acier. Dans les années qui suivirent, la croissance annuelle du PIB s'accéléra pour atteindre environ 4,5 %, alors qu'elle n'avait été que de 1 % pendant les 35 années suivant la Première guerre mondiale. Bien que les parts relatives des pays européens dans le PIB mondial aient quelque peu chuté, l'économie de l'Union européenne maintient une part de 25 %, principalement grâce à l'élargissement à ses 27 pays membres actuels.

Le progrès économique européen s'exporta vers les « ramifications » anglo-saxonnes du Vieux continent en Australie, Nouvelle-Zélande et Amérique du Nord. Entre 1820 et la fin du 20<sup>e</sup> siècle, les économies de ces dernières

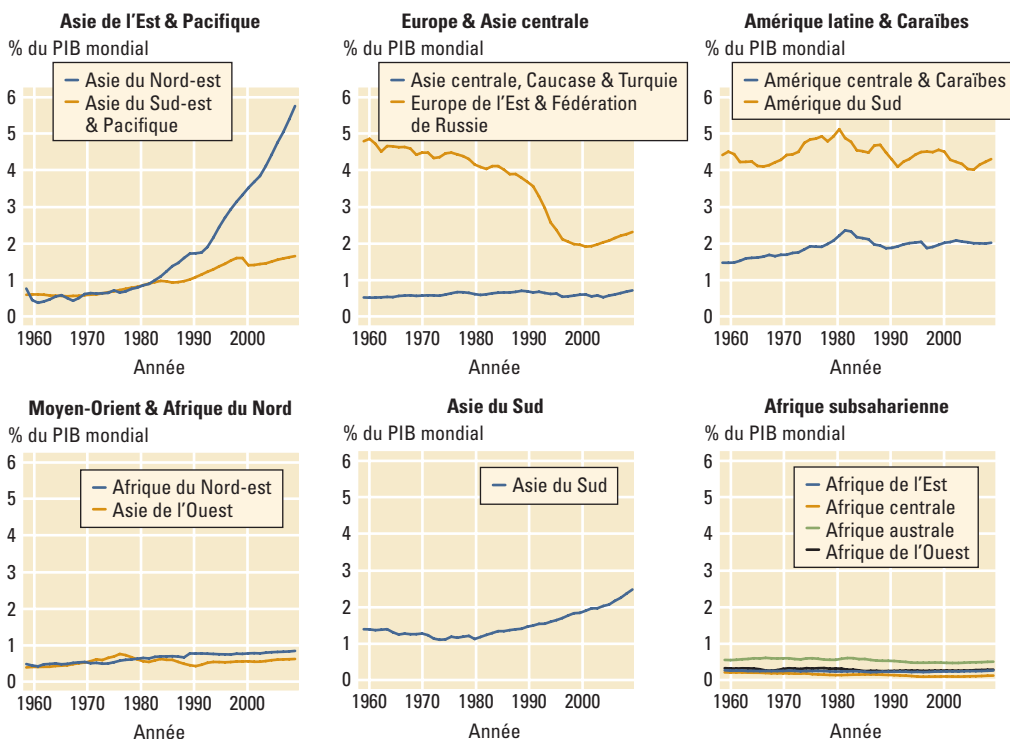
progressèrent d'environ 3,6 %, presque deux fois la croissance de 1,9 % de la population, poussée par une migration massive venue d'Europe et d'Asie. Leur part du PIB mondial passa, durant cette période, de 2 à 25 %, la part du lion revenant aux États-Unis (22 %). La proximité culturelle et des liens commerciaux étroits firent en sorte que les innovations traversèrent l'Atlantique rapidement et ce, dans les deux sens.

Le Japon commença à s'industrialiser assez tardivement. En 1820, son PIB par habitant équivalait à la moitié de celui de l'Amérique du Nord et de l'Europe de l'Ouest, un rapport qui ne changera pas avant le 20<sup>e</sup> siècle. Entre 1802 et 1870, la croissance de son PIB fut de 0,4 % par an. L'industrialisation commença à s'accélérer après la « Restauration de Meiji » dans les années 1860. Les taux de croissance les plus rapides furent ceux de la seconde moitié du 20<sup>e</sup> siècle. Entre 1950 et 1973, alors que le pays s'ouvrait à l'économie mondiale, l'économie japonaise se développa à un taux de presque 9 % par an. À la fin des années 1980, son PIB par habitant était plus élevé que celui de l'Europe de l'Ouest.

### *Quelles furent les performances du reste du monde ?*

La part des plus grandes économies industrielles dans le PIB mondial a légèrement baissé, de

**Figure 3.8 Seule la part asiatique du PIB mondial a augmenté significativement depuis 1980**  
Parts du PIB mondial des économies en développement et émergentes, dollars constants de 2000



Sources : Banque mondiale, 2007 ; Maddison, 2006.

51 % en 1950 à 46 % en 1998.<sup>43</sup> Parmi les économies émergentes, la part de l'Europe de l'Est et de la Russie passa d'environ 5 % à la fin des années 80 à 2,4 % au début des années 90. Les moindres performances des pays industrialisés et de l'Europe de l'Est sont largement dues à des augmentations en Asie (voir figure 3.8). La région Asie du Sud-est et Pacifique a doublé sa part, pour atteindre environ 1,8 % alors que la part de l'Asie du Sud-est dans le PIB mondial est passée de 1,4 % à 2,4 %. La plus forte augmentation est intervenue en Asie du Nord-est, à partir du milieu des années 80, essentiellement en Chine, où la part du PIB mondial est passée de moins de 1 % à environ 5,5 %. Les parts des autres régions du *Rapport sur le développement dans le monde 2009* sont restées plus ou moins stables, malgré une croissance de population considérablement plus élevée.<sup>44</sup>

### *Pourquoi cela compte-t-il ? L'importance de l'accès aux marchés*

La distribution mondiale de la production économique est très importante pour les perspectives de développement des pays, en raison de l'interaction de la *densité* et de la *distance* à cette échelle mondiale. Ceci est démontré par l'étroite

relation empirique entre le commerce en tant que moteur de croissance et les deux variables qui définissent le célèbre modèle de gravité du commerce : (1) la distance entre les partenaires commerciaux et (2) leur taille économique telle que mesurée par le PIB (voir encadré 3.5). Les échanges diminuent avec la distance et augmentent avec le PIB, de sorte qu'un pays échangera davantage avec les pays voisins et les pays qui ont un PIB important. Malgré les réductions des coûts de transport et de communication, l'impact de la distance en termes de réduction des échanges a augmenté jusqu'à il y a environ un demi-siècle, restant depuis élevé, restant obstinément élevé depuis lors (voir, par exemple, le cas du Brésil en figure 3.9).<sup>45</sup>

Cette observation empirique peut sembler contradictoire avec la rapide augmentation du commerce de longue distance entre, par exemple, la Chine et les États-Unis ou entre le Japon et l'Europe. Mais il se pourrait que cette augmentation ne soit pas tant due à la réduction des coûts des échanges. Elle est, dans une large mesure, stimulée par l'autre facteur de gravité des relations commerciales : la production économique.<sup>46</sup> Le PIB chinois a augmenté, développant une masse économique suffisante

### ENCADRÉ 3.5 *L'accès aux marchés et les revenus par habitant*

Quantifier l'accès au marché (parfois appelé « potentiel de marché ») ne relève pas que du seul intérêt théorique. Des études empiriques ont montré que l'accès au marché et aux fournisseurs a un impact important sur la croissance et le revenu. À titre d'exemple, la réduction de moitié de la distance entre un pays et ses partenaires commerciaux revient une augmentation de 25 % le revenu par habitant, soit plus que l'effet combiné d'une situation géographique côtière et de politiques commerciales d'ouverture.<sup>a</sup> Les échanges commerciaux profitent à un pays en élevant les revenus des facteurs (salaires) par le biais des dépenses des partenaires commerciaux pour les biens produits dans ce pays. Le niveau de dépenses est, dans une grande mesure, déterminé par la taille de l'économie du partenaire commercial (la *densité*) et par l'accès physique au marché, largement déterminé par la proximité des partenaires commerciaux (la *distance*) et l'effet des frontières (la *division*).<sup>b</sup>

Entre 1970 et 2003, la distribution des revenus par habitant s'est étendue, reflétant une inégalité mondiale accrue entre les pays — les pays les plus pauvres ont à présent des revenus plus faibles par rapport aux États-Unis (voir figure ci-contre). La distribution se déplace également vers la droite, ce qui implique que le potentiel de marché augmente presque partout, reflétant la croissance du PIB mondial.

En outre, sa pente s'accroît, de sorte que les rendements du potentiel de marché augmentent — la même valeur en termes de potentiel de marché équivaut à plus de revenu par habitant —, du moins pour certains pays.

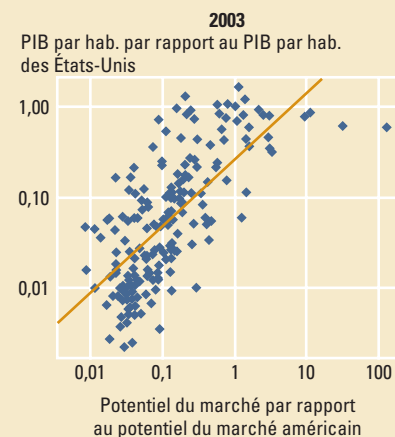
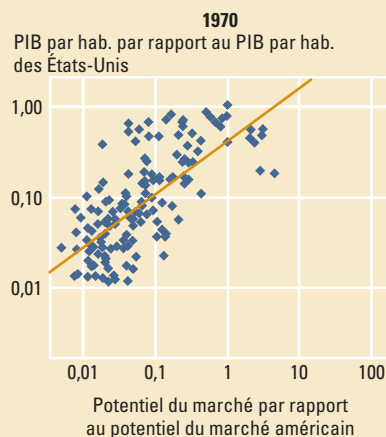
Le PIB par habitant continue à afficher une large variance, quel que soit le potentiel de marché. Le potentiel de marché d'Haïti est plus haut que celui de la Nouvelle-Zélande. Sa proximité avec les États-Unis augmente son potentiel de marché, reflétant l'interaction

entre la taille économique et la distance aux marchés. Quel que soit le niveau, la taille de l'économie détermine à quel point un pays peut tirer avantage de l'accès au marché. Les pays riches tels que l'Australie et la Nouvelle-Zélande peuvent compenser leur localisation isolée en offrant un marché et une capacité d'offres relativement importants.

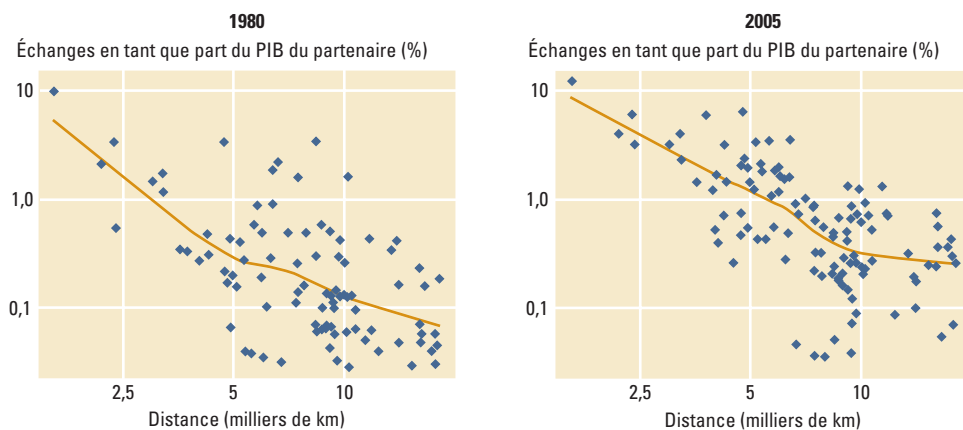
a. Redding & Venables, 2004.

b. Voir Mayer (2008).

#### **Le potentiel des marchés des pays sont devenus plus inégaux**



Source : Mayer (2008), pour ce Rapport.

**Figure 3.9 L'impact de la distance entre le Brésil et ses partenaires commerciaux est resté considérable**

Source : IMF, 2007.

pour l'exportation de biens vers les marchés internationaux et l'importation de produits de consommation, de biens d'équipement et d'intrants intermédiaires. L'augmentation des échanges, en un processus auto-renforçateur, génère des économies d'échelle dans l'infrastructure et les services commerciaux, telles que des ports efficaces et des liaisons fréquentes dans le transport des conteneurs (voir chapitre 6). Les grandes économies et les pays riches peuvent donc compenser la friction de la longue distance dans les échanges commerciaux par une densité économique plus forte.

### La divergence, puis la convergence

L'évolution de la distribution géographique de la production économique mondiale reflète la concentration de la masse économique initialement en Europe de l'Ouest et, plus tard, en Amérique du Nord. Plus près de nous, une certaine déconcentration s'est opérée quand, d'abord le Japon, puis d'autres économies de la région d'Asie de l'Est, se sont développées. La Chine

et l'Inde reconquièrent leur position parmi les pays et régions qui génèrent les parts les plus importantes du PIB mondial. L'accès des pays aux marchés des produits et des moyens de production influence la distribution géographique des niveaux absolus de production économique. Tandis que ces distributions changent, les perspectives des économies nationales évoluent de même. Celles-ci, à leur tour, influencent les résultats du développement aux niveaux régional et national, ce qui est reflété par les niveaux et évolutions en matière de revenus, de santé et de capital humain. Ce capital humain, le plus souvent considéré comme un intrant contribuant au développement humain, est également un indicateur de développement qui élève la qualité de vie des individus.

Trois grandes tendances se dessinent :

- Une augmentation générale du revenu et des standards de vie de base au plan mondial, mais avec quelques exceptions notables.

**Tableau 3.2 Le PIB par habitant a décuplé, 1500–1998**  
En dollars internationaux 1990

|  | 1500 | 1820  | 1870  | 1913  | 1950  | 1973   | 1998   | 1998:1500 |
|--|------|-------|-------|-------|-------|--------|--------|-----------|
| Europe de l'Ouest                      | 774  | 1 232 | 1 974 | 3 473 | 4 594 | 11 534 | 17 921 | 23,2      |
| Ramifications occidentales             | 400  | 1 201 | 2 431 | 5 257 | 9 288 | 16 172 | 26 146 | 65,4      |
| Japon                                  | 500  | 669   | 737   | 1 387 | 1 926 | 11 439 | 20 413 | 40,8      |
| Asie (hors Japon)                      | 572  | 575   | 543   | 640   | 635   | 1 231  | 2 936  | 5,1       |
| Amérique latine                        | 416  | 665   | 698   | 1 511 | 2 554 | 4 531  | 5 795  | 13,9      |
| Europe de l'Est et ex-Union soviétique | 483  | 667   | 917   | 1 501 | 2 601 | 5 729  | 4 354  | 9,0       |
| Afrique                                | 400  | 418   | 444   | 585   | 852   | 1 365  | 1 368  | 3,4       |
| Monde                                  | 565  | 667   | 867   | 1 510 | 2 114 | 4 104  | 5 709  | 10,1      |
| Écarts interrégionaux                  | 2:1  | 3:1   | 5:1   | 9:1   | 15:1  | 13:1   | 19:1   |           |

Source : Maddison, 2006.

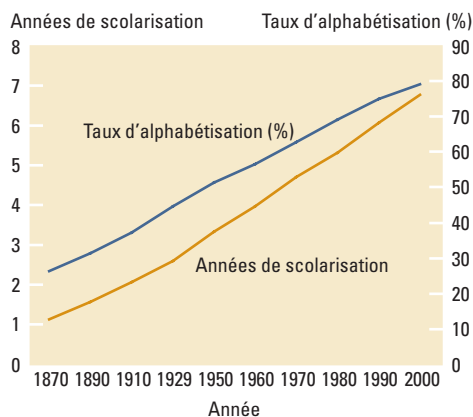
- Une divergence considérable de revenus entre les pays les plus riches et les pays les plus pauvres mais une certaine convergence mondiale dans la santé et l'éducation.
- Une certaine convergence dans les régions sujettes à une croissance rapide.

### Améliorations générales

La génération d'aujourd'hui, est, selon presque toutes les mesures sommaires de revenu et de bien-être, mieux lotie que n'importe quelle génération précédente dans l'histoire de

l'humanité. Le PIB par habitant en dollars internationaux de 1990 a décuplé, passant de 550 à 5 700 dollars au cours des 500 dernières années, tandis que la population est passée de 400 millions à plus de 6 milliards (voir tableau 3.2). Depuis 1820, la croissance de la production est d'environ 2,2 % par an et s'accompagne d'une considérable amélioration des niveaux de vie. L'espérance de vie à la naissance est passée de 26,5 ans en 1820 à 32,8 ans en 1910 et à 68 ans en 2005.<sup>47</sup> Rien que dans les 35 dernières années, l'espérance de vie moyenne mondiale a augmenté d'environ 10 ans. Et une part bien plus grande de la population mondiale a maintenant accès à l'éducation de base. En 1870, le nombre d'années moyen de scolarisation était de 1,1 an, le taux d'alphabétisation des adultes étant de 25,5 %.<sup>48</sup> En 1929, la durée moyenne de scolarisation avait atteint 2,5 années et, en 2000, 6,7 années, et l'alphabétisation 43,8 % et 78,3 % respectivement (voir figure 3.10).

**Figure 3.10 Les niveaux d'éducation se sont améliorés**  
Moyenne mondiale, 1870-2000



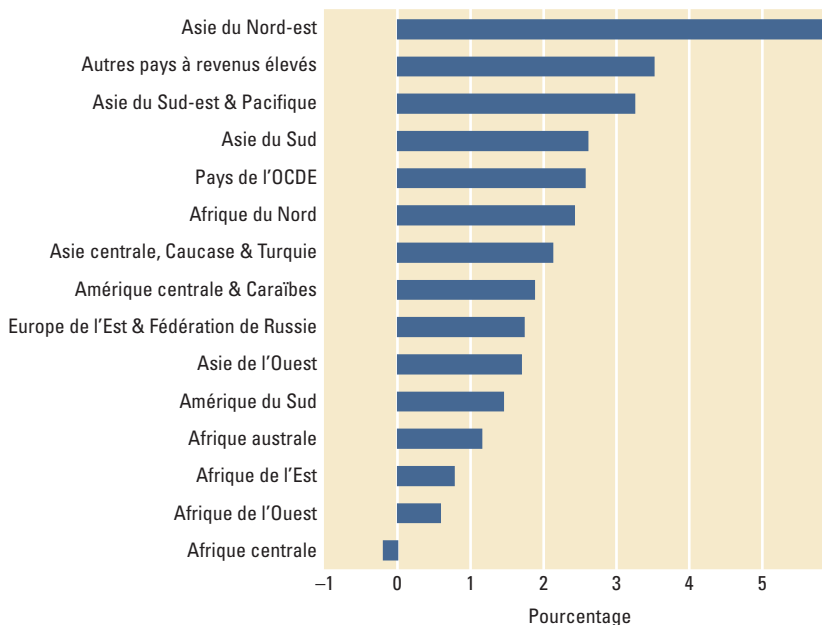
Source : Morisson & Murtin, 2005.

### Des divergences considérables de revenus entre les pays riches les plus riches et les pays les plus pauvres mais des progrès dans la santé et l'éducation

Au cours des 500 dernières années, la production par habitant a été multipliée par 40 au Japon et par 65 en Australie, au Canada, en Nouvelle-Zélande et aux États-Unis (voir tableau 3.2).<sup>49</sup> En Afrique, elle n'a été multipliée que par 3 et en Asie, Japon exclus, par 5. Les écarts entre les régions les plus pauvres et les régions les plus riches se sont creusés, passant d'un facteur de 2 en 1500 et de 5 en 1870 à près de 20 à la fin du 20<sup>e</sup> siècle. Au cours des deux derniers siècles, le coefficient Gini de l'inégalité a augmenté de 30 %. L'inégalité des revenus par habitant parmi les citoyens du monde a augmenté de 60 %, lorsque mesuré par l'indice de Theil, largement en raison des divergences de revenus entre pays plutôt qu'au sein des pays.<sup>50</sup>

L'aspect principal est l'énorme augmentation des revenus par habitant en Europe et dans ses ramifications. Plus récemment, cela s'est produit en Asie de l'Est, où le Japon, dont le PIB par habitant a décuplé depuis 1950, a précédé la République de Corée, Taiwan (Chine), la Chine et des pays d'Asie du Sud-est. En Chine, le PIB par habitant, bien qu'encore faible en termes absolus, est passé à 8,4 % par an entre 1990 et 2005. En bas de l'échelle de la distribution des revenus, le PIB total dans la région d'Afrique centrale a diminué de 8 % en prix constants. Quant aux revenus des pays les plus pauvres au monde — dont la plupart n'ont pas d'accès direct à la mer, nombre d'entre eux en Afrique, qui abrite le « milliard d'êtres humains exclus

**Figure 3.11 L'Asie de l'Est et l'Asie du Sud ont été les seules régions à refaire leur retard**  
Taux de croissance annuel moyen du PIB par hab., 1960-2006



Source : Banque mondiale, 2007b.



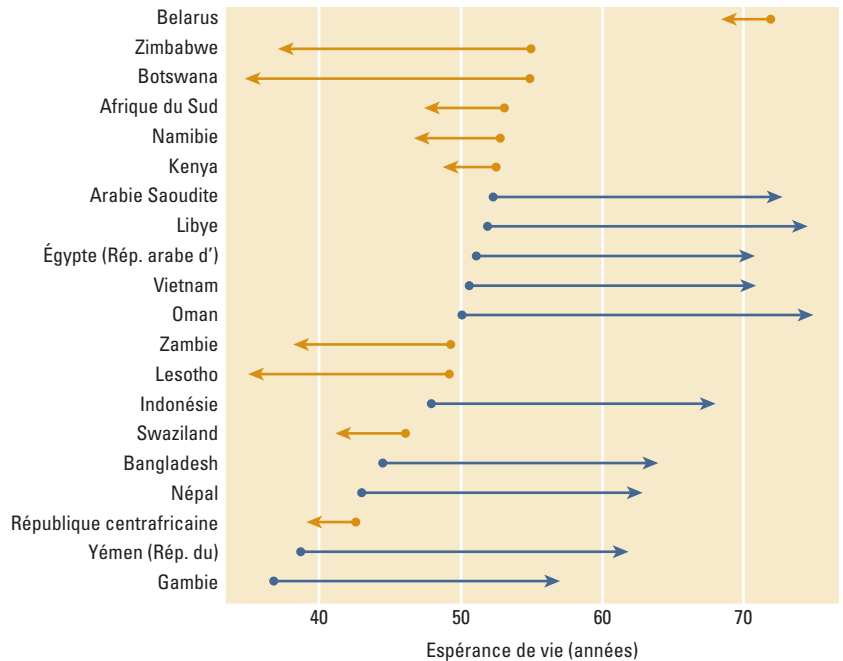
du développement » —, ils ont diminué de 5 % durant les années 90.<sup>51</sup>

Entre 1960 et la fin des années 80, presque tous les pays du monde ont affiché une augmentation continue de l'espérance de vie à la naissance.<sup>52</sup> En Asie du Sud, elle est passée de 42 à 60 ans et en Afrique du Nord, de 47 à 65 ans. L'Afrique subsaharienne a été l'exception. Jusqu'à la fin des années 80, l'espérance de vie a augmenté lentement en Afrique de l'Ouest, en Afrique centrale et en Afrique de l'Est, et un peu plus vite en Afrique australe, où elle est passée de 46 à 60 ans. Depuis lors, toutefois, l'épidémie de VIH/sida a provoqué une forte augmentation de la mortalité, ramenant l'espérance de vie en Afrique australe sous son niveau de 1960. En Afrique centrale et de l'Est, l'espérance de vie a baissé de manière moins brutale, tandis que l'Afrique de l'Ouest a contenu l'épidémie et n'a vu subi qu'une légère baisse dans le taux d'amélioration. Neuf des 10 pays qui affichent les pires tendances se trouvent en Afrique subsaharienne, la plupart en Afrique australe ou du Sud-est (voir figure 3.12).

Similairement à l'espérance de vie, l'inégalité mondiale en matière d'accès à l'éducation a diminué brutalement, passant d'un coefficient de Gini des années de scolarité de 0,79 en 1870 à 0,39 en 2000.<sup>53</sup> Le fort coefficient de Gini du 19<sup>e</sup> siècle était largement dû à la quasi-universalité de l'éducation primaire en Europe occidentale et dans ses ramifications. Les autres régions du monde ne commencèrent à étendre

**Figure 3.12 L'espérance de vie a diminué significativement dans de nombreux pays africains**

Pays présentant la plus forte hausse/baisse de l'espérance de vie, 1970-2005

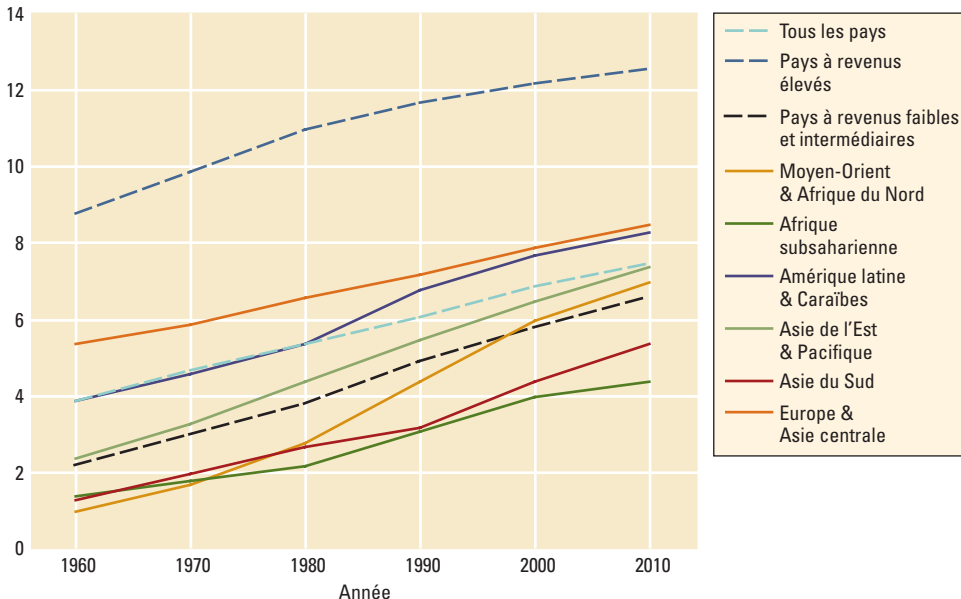


Source : Banque mondiale, 2007b.

l'éducation que bien plus tard. L'inégalité chuta après 1930, lorsque l'éducation s'étendit dans de nombreux pays en développement.<sup>54</sup> Entre 1960 et 2000, le nombre d'années de scolarité parmi la population en âge de travailler ont augmenté dans toutes les régions du monde et dans tous

**Figure 3.13 L'éducation est devenue plus égale depuis les années 1980**

Années de scolarisation pour les 15 à 46 ans (moyennes pondérée sur la population)



Source : Cohen & Soto, 2007.

les groupes de revenus (voir figure 3.13).<sup>55</sup> Le rapport de l'éducation moyenne pondérée sur la population la plus élevée à celle sur la population la plus faible est passé de 9,7 à 3,1 années.<sup>56</sup> Ces améliorations ont été relativement uniformes à travers les régions, de sorte que la différence entre la région la plus performante et la région la plus faible est, pour l'essentiel, restée constante. Toutefois, les pays pauvres partant d'un niveau bien plus bas, leurs améliorations des pourcentages sont beaucoup plus importantes, ce qui peut suggérer une convergence finale.

### *Une certaine convergence de revenus au sein des régions en croissance rapide*

Les pays voisins peuvent générer des liens économiques, retombées de croissance et complémentarités qui profitent à tous et permettent à des groupes entiers de pays d'augmenter leurs

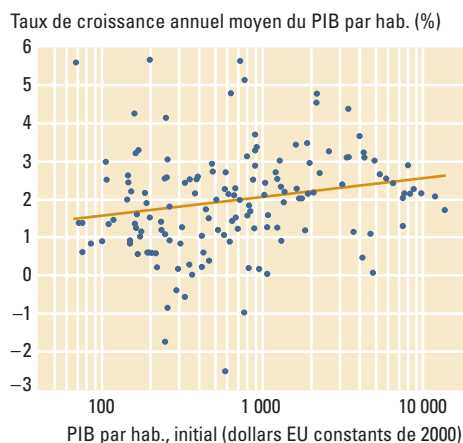
revenus. Si cela augmente les taux de croissance dans les pays pauvres, la production économique devrait converger avec le temps. Les pays pauvres pourront-ils finalement rattraper leur retard sur les pays riches ? La question a reçu une attention considérable de la part des économistes de la croissance, à la fin des années 80 et dans les années 90.<sup>57</sup> Ils ont créé des outils et des techniques en vue d'analyser la convergence, associant la croissance au revenu initial, en supposant que le statut initial le plus faible est associé aux taux de croissance les plus élevés. Mais lorsqu'il y a eu convergence entre les pays à l'échelle mondiale, elle a été minime au cours des cinq dernières décennies (voir figure 3.14). Il y a même une certaine indication de divergence, bien que la tendance soit faible. Au sein des régions du monde, les observations sont beaucoup plus différenciées.

L'intégration régionale et les dynamiques temporelles rendent l'étude de la convergence importante. Premièrement, les destinées économiques sont façonnées par ce que font les pays voisins et une intégration économique réussie — surmonter les divisions — peut aider les pays les plus faibles à progresser vers des niveaux de revenus qu'ils ne peuvent atteindre isolés. Une convergence plus forte peut être escomptée dans des régions qui se sont intégrées. Deuxièmement, dans les régions en croissance rapide, il se produit d'abord une divergence, à mesure qu'un écart se creuse entre les économies régionales, puis une convergence tandis que les pays pauvres profitent des retombées de croissance et commencent à rattraper le retard avec le temps.

En Asie de l'Est, la région du monde qui se développe le plus rapidement ces dernières années, une convergence a suivi la divergence initiale. Entre 1950 et 1970, les revenus ont nettement divergé tandis que le Japon d'abord

**Figure 3.14 Légère divergence au niveau mondial dans les revenus par habitant, 1950-2006**

Pays dont la population est supérieure à 1 million d'habitants

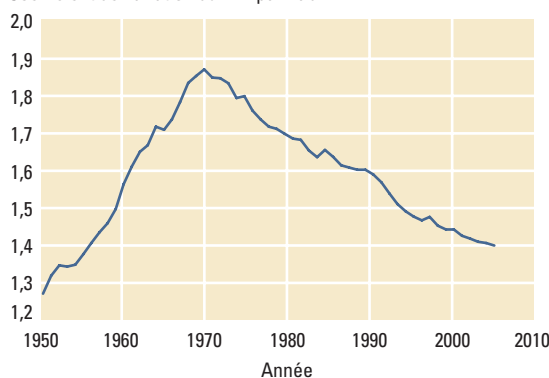


Source : Banque mondiale, 2007b ; Maddison, 2006.

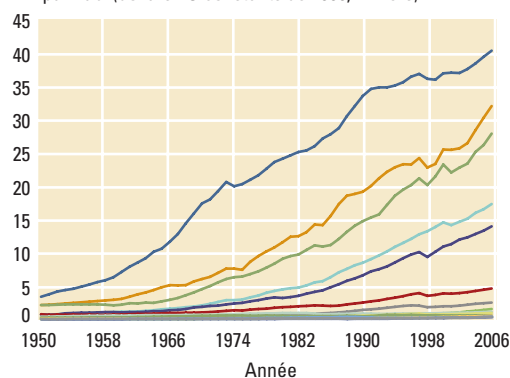
**Figures 3.15 Divergence puis convergence en Asie de l'Est, 1950-2006**

Pays dont la population est supérieure à 1 million d'habitants, coefficient de variation et croissance du PIB par habitant

Coefficient de variation du PIB par hab.



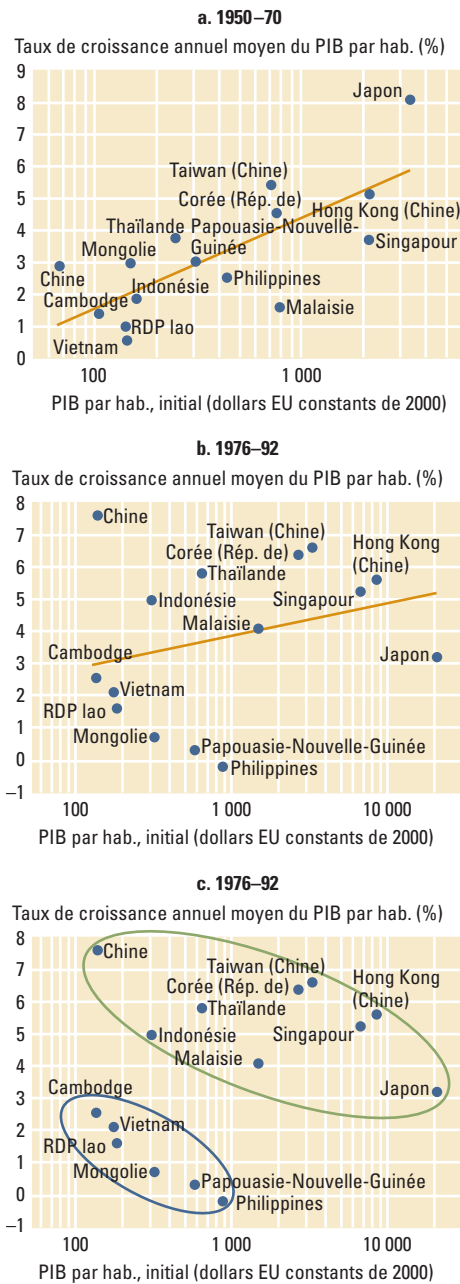
PIB par hab. (dollars EU constants de 2000, milliers)



Source : Banque mondiale, 2007b ; Maddison, 2006.

**Figure 3.16 La croissance de l'Asie de l'Est a connu deux phases distinctes**

Pays dont la population est supérieure à 1 million d'habitants, en 1950-70 par rapport à 1976-92



Source : Banque mondiale, 2007b ; Maddison, 2006.

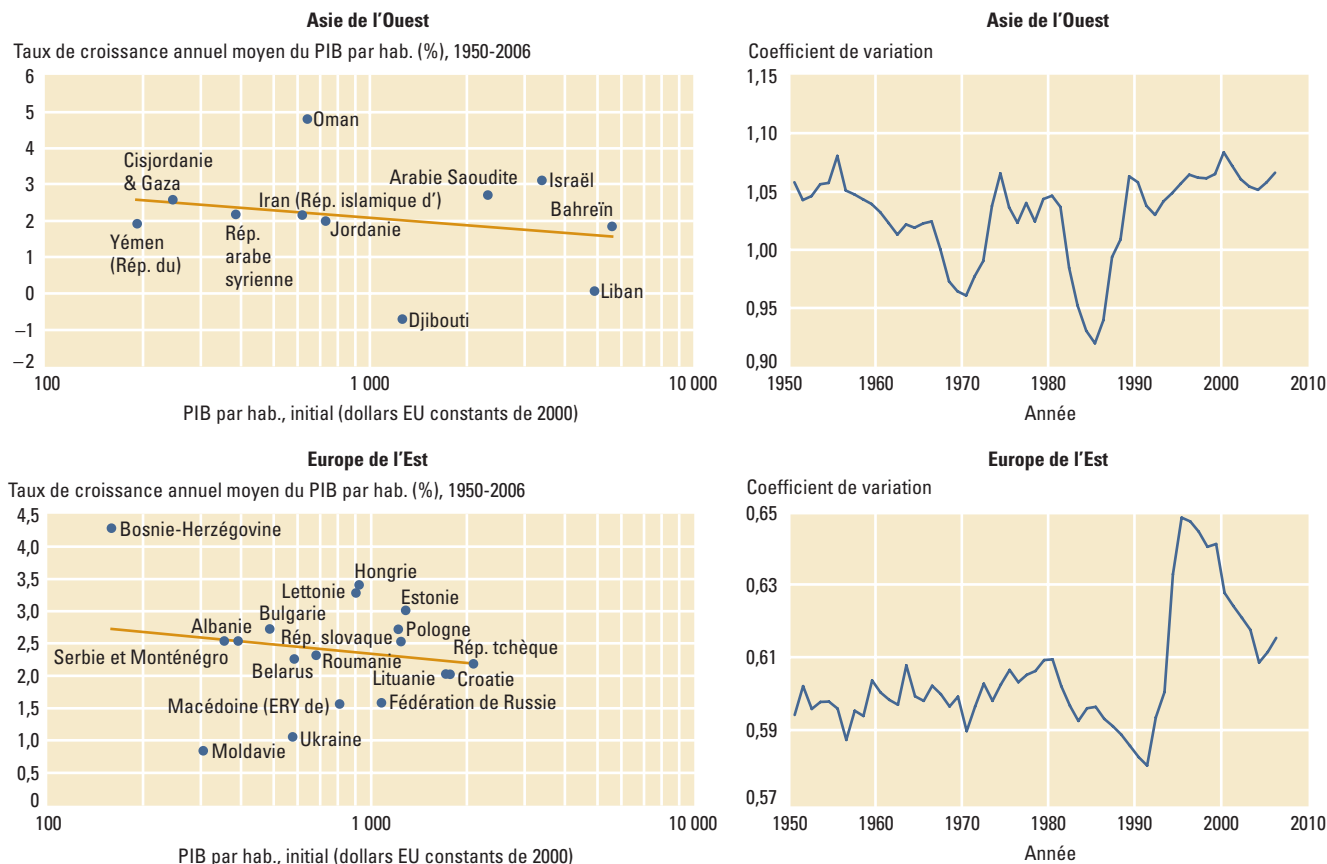
et plus tard Hong Kong (Chine) et Singapour se sont développèrent à des taux de croissance très élevés (voir figures 3.15 et 3.16). Dans les années 70, d'autres pays rejoignirent le club de la croissance rapide, notamment la République de Corée et Taiwan (Chine). Entre 1976 et 1992, ce qui semblait être une divergence limitée (voir figure 3.16b) représentait en fait deux groupes de pays empruntant des chemins de convergence

séparés mais étroitement liés (voir figure 3.16c). Globalement, cela conduisit à une forte convergence régionale à mesure que l'écart du PIB par habitant entre pays, bien que toujours important, retombait à un niveau que l'on n'avait plus vu depuis 1960. Cette convergence dut beaucoup aux politiques de marchés chinoises et vietnamiennes, ainsi qu'à une combinaison particulière associant, d'une part, l'intégration économique régionale à, d'autre part, la mondialisation ambiante.

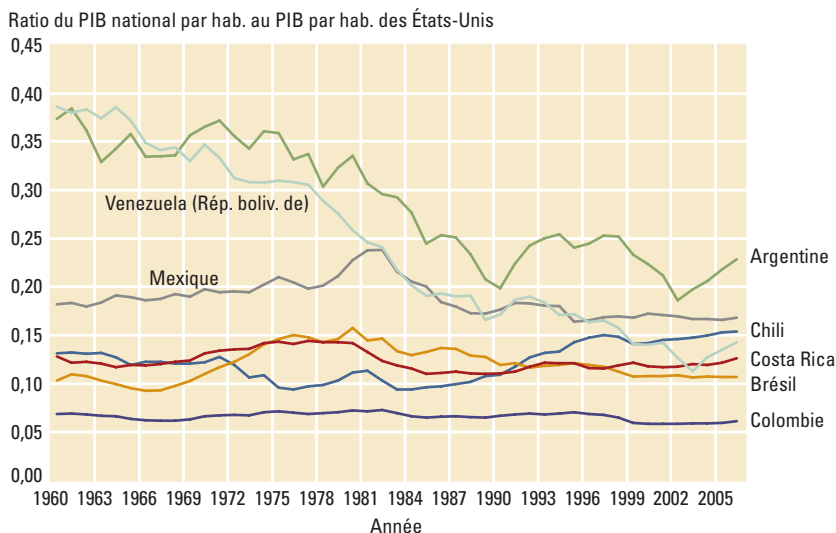
Peu de signes de convergence sont visibles là où la croissance a stagné et l'intégration régionale a été limitée, comme ce fut le cas en Asie de l'Ouest et en Europe de l'Est (voir figure 3.17). L'Asie de l'Ouest compte des pays riches en ressources naturelles avec des populations faibles ou importantes, et des pays pauvres en ressources, comme la Jordanie. Les faibles niveaux de commerce intrarégional se reflètent par de faibles niveaux d'intégration. L'Europe de l'Est affichait un faible écart entre les revenus par habitant jusqu'à environ 1990.<sup>58</sup> Après la désintégration de l'Union soviétique et la chute du mur de Berlin, les revenus par habitant ont brutalement chuté dans certains pays et diminué plus modérément dans d'autres. Cette divergence fut accentuée par le fait que les pays situés le plus à l'ouest réorientaient leurs liens économiques vers l'Europe occidentale, avec, au bout du chemin, l'adhésion à l'Union européenne. Par contre, le Belarus et, précédemment, l'Ukraine ont maintenu des liens étroits avec la Fédération de Russie et n'ont que récemment commencé à bénéficier d'une croissance économique basée sur les ressources naturelles.

Les économies situées le plus au sud dans la région Amérique latine et Caraïbes ont connu une croissance relativement lente et une convergence limitée (voir encadré 3.6). À l'extrémité nord de la région, en 1994, le Mexique a ratifié le premier grand pacte régional de libre-échange incluant des pays industrialisés et des pays en développement. L'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA) a supprimé les tarifs douaniers sur la plupart des produits échangés entre les États-Unis, le Canada et le Mexique. Les observations, depuis lors, mettent en lumière trois aspects des processus formels d'intégration régionale.<sup>59</sup>

- L'intégration formelle a été précédée par de nombreuses années de préparation, une intégration informelle progressive et des changements de politique intérieure. Le Mexique a unilatéralement réduit les obstacles au commerce et implémenté des changements de réglementation bien avant l'entrée en vigueur de l'accord.

**Figure 3.17 En Asie de l'Ouest et en Europe de l'Est, l'intégration et la convergence ont été faibles**

Source : Banque mondiale, 2007b ; Maddison, 2006.

**Figure 3.18 Le Mexique et d'autres pays LAC ne refont pas leur retard sur les États-Unis**  
GDP per capita in the largest LAC economies relative to U.S. levels

Source : Banque mondiale, 2007b ; Maddison, 2006.

Note : LAC = Amérique latine & Caraïbes.

- L'accord a conduit à d'importantes augmentations des échanges et des flux d'investissement étranger direct (IED). L'analyse économique suggère que, sans l'ALENA, les exportations du Mexique vers le monde auraient été environ 50 % moins importantes et son IED 40 % inférieur. Ceci a probablement contribué à une diminution significative de la pauvreté et à une croissance des revenus. Le PIB par habitant aurait pu, en 2002, être 4 % moindre sans l'ALENA.
- En dépit de ces impacts positifs sur l'économie mexicaine, l'accord n'a produit aucune convergence rapide des revenus (voir figure 3.18). Le Mexique a évité des crises économiques majeures, ce qui suppose une plus grande stabilité dont les effets sur le bien-être peuvent être significatifs.<sup>60</sup> Mais sa performance par rapport à l'économie américaine n'a que peu progressé par rapport à celle de plusieurs autres économies d'Amérique latine.

Les importantes différences de production resteront sans doute significatives pendant quelque temps. En fait, des estimations de

### ENCADRÉ 3.6 *L'importance du voisinage : le cône Sud contre l'Europe du Sud*

Il y a un demi-siècle, les pays du cône austral de l'Amérique du Sud — l'Argentine, le Brésil, le Chili et l'Uruguay — possédaient des revenus par habitant similaires ou supérieurs à ceux des trois pays de l'Europe du Sud avec lesquels ils avaient de forts liens culturels — l'Italie, le Portugal et l'Espagne. Depuis lors, les deux groupes ont suivi des trajectoires de croissance différentes. Pendant la plus grande partie de cette période, les pays du cône Sud, à l'exception du Chili, ont suivi des politiques protectionnistes semblables. Entre 1950 et 2006, le PIB par habitant de ces quatre pays a

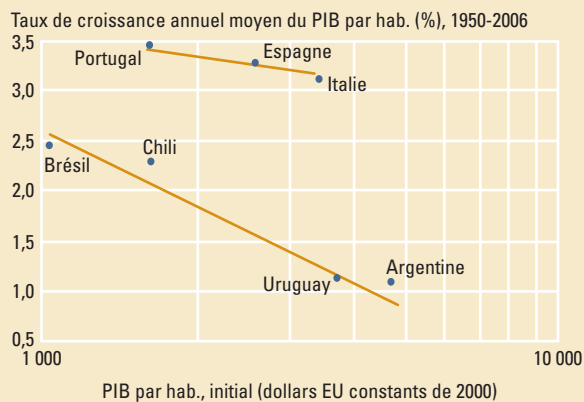
augmenté d'environ 1,7 % par an.

En Europe du Sud, les dynamiques économiques ont agi différemment. L'Italie a été l'un des membres fondateurs de la Communauté européenne, que le Portugal et l'Espagne ont rejointe en 1986, après leur émergence de longues périodes passées sous des régimes autoritaires. À partir de niveaux inférieurs, ils ont connu une croissance de plus de 3 % par an, un rythme de loin supérieur à celui de l'Amérique latine. Tandis que les revenus convergeaient dans ces deux régions, ils l'ont fait à une cadence tout aussi rapide en Europe occiden-

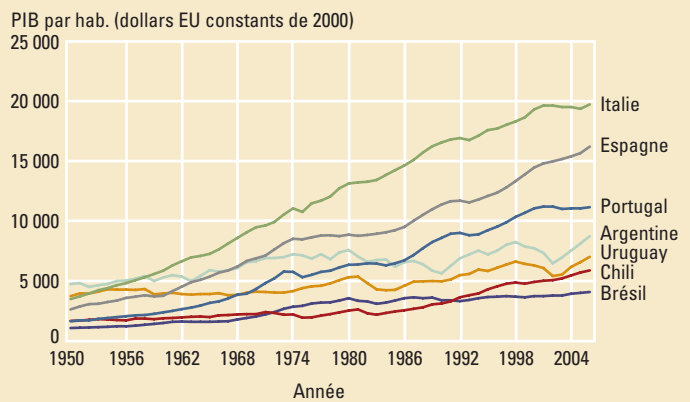
tales, au rythme d'environ 1 % par an, contre 0,3 % en Amérique du Sud à 0,3 %. L'Italie, le Portugal et l'Espagne ont bénéficié de retombées de la croissance régionale, de la proximité à de grands marchés et des politiques de cohésion sur un marché intégré unique de l'Europe occidentale. Dans le cône Sud, l'intégration régionale a été lente tandis que l'intégration aux riches marchés de l'hémisphère occidentale était négligée pendant de longues périodes.

Source : Équipe du Rapport sur le développement dans le monde 2009.  
a. Lucas Jr., 2007.

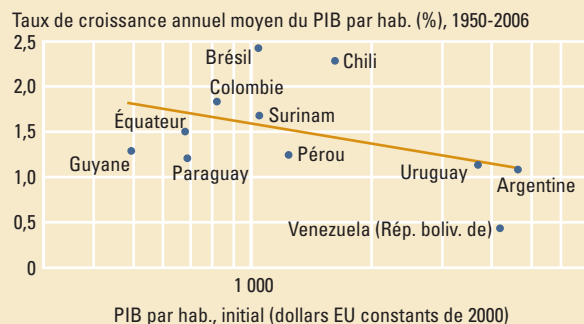
#### Les fortunes économiques de l'Amérique latine et de l'« Europe latine » ont suivi des chemins différents



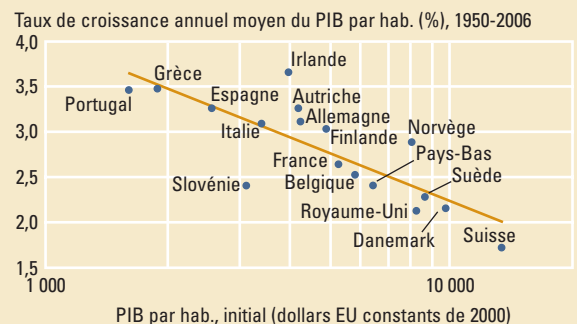
Source : Banque mondiale, 2007b ; Maddison, 2006.



#### La convergence a été modérée en Amérique du Sud, forte en Europe



Source : Banque mondiale, 2007b ; Maddison, 2006.



convergence constante prévoient que les revenus du Mexique n'atteindront que la moitié des revenus des États-Unis. Parmi les principales raisons, on compte des d'importantes différences en termes de qualité des institutions nationales, de dynamique d'innovation des entreprises et de qualification de la main-d'œuvre. Tous bénéficieront d'une intégration plus étroite avec les voisins septentrionaux du Mexique mais le processus prendra un temps considérable.

### Géographie, mondialisation et développement

Quatre aspects principaux expliquent la concentration régionale persistante de la richesse économique au cours des derniers siècles, les nouveaux pays ou régions ne faisant qu'occasionnellement irruption dans les rangs des pays riches. Premièrement, la géographie physique a aidé certains pays à s'enrichir initialement mais continue à en maintenir d'autres en arrière.



Deuxièmement, les forces de la géographie économique — démarrant d'un avantage initial, tel que l'innovation technique durant la révolution industrielle — ont facilité les économies d'agglomération et renforcé la concentration de l'activité économique. Troisièmement, les retombées de croissance régionales ont développé l'activité économique dans d'autres pays d'une région, augmentant ainsi davantage l'échelle et la portée de la production économique. Quatrièmement, des régions entièrement nouvelles de concentration économique ont émergé — en réponse à la congestion et au passage, dans des régions établies, de la fabrication aux services, ce qui a « libéré » des opportunités de production ailleurs. Quelles perspectives ceci implique-t-il dans les régions retardataires du monde d'aujourd'hui ?

#### *Dans quelle mesure la géographie compte-t-elle aujourd'hui ?*

**Géographie de « première nature ».** Les dotations physiques influencent les perspectives de développement des pays. Par exemple, l'intensification agricole dans des régions à bonnes dotations agro-écologiques, génère des excédents qui peuvent être déplacés vers des usages plus productifs. Mais ces actifs ne sont pas distribués de manière uniforme. Comme l'exprime Landes (1998), « la nature, comme la vie, est injuste et inégale dans ses faveurs ». Les chercheurs ont relevé une forte corrélation entre performance et caractéristiques géographiques. Une simple régression de la densité de production (PIB par kilomètre carré) sur des variables géographiques — température moyenne annuelle, précipitations moyennes annuelles, altitude moyenne, « rugosité » du terrain, catégories de sols et distance des côtes — saisit 91 % de la variabilité de la densité de la production économique.<sup>61</sup> Une analyse similaire explique 20 % de la différence de production par habitant entre l'Afrique tropicale et les régions industrielles, et 12 % de la différence entre l'Afrique tropicale et les autres régions tropicales. Le climat interagit également avec d'autres facteurs, tels que la maladie. Les maladies à transmission vectorielle frappent de manière disproportionnée dans les pays tropicaux et en réduisent la productivité. On estime que le paludisme cause environ 1 million de décès et plus de 200 millions d'événements cliniques chez les Africains chaque année.<sup>62</sup> D'autres facteurs purement géographiques — tels que l'absence d'accès direct à la mer, qui réduit de 0,5 % la croissance annuelle du PIB, ou l'isolement géographique — ont été abordés précédemment.

Cela signifie-t-il que la géographie dicte la destinée des pays ? Non. La géographie physique aide à expliquer les différences de croissance initiales et certains écarts entre les performances économiques. Mais la plupart de ces contraintes peuvent être surmontées moyennant des ressources suffisantes. Elles sont ainsi une cause initiale plutôt qu'ultime du sous-développement. Les niveaux élevés de malaria, par exemple, peuvent être aussi bien un symptôme qu'une cause de la pauvreté persistante (voir encadré 3.7). Ils constituent une préoccupation sérieuse pour les interventions de développement mais ne suffisent pas à expliquer les modèles mondiaux en termes de richesse économique ou à prédire le potentiel de croissance future.

**Géographie de « seconde nature ».** Une explication alternative mais complémentaire aux modèles de développement mondial montre comment de petites différences initiales entre pays et régions (par exemple, les dotations naturelles), peuvent, avec le temps, générer de grandes disparités. Une question centrale pour le développement économique est quelle part de la croissance est due aux différences d'accumulation de capital humain et physique, et celle qui est due à l'efficacité d'utilisation de ces facteurs.<sup>63</sup> Des observations dans le cadre d'un grand nombre d'études confirment que les seuls niveaux d'accumulation de capital ne suffisent pas à justifier les différences transnationales de croissance et de revenus. Par contre, la productivité totale des facteurs (PTF) — mesure de l'efficacité de la combinaison des facteurs de production — tend à mieux expliquer les différences de croissance et de revenu entre pays.<sup>64</sup>

La PTF, toutefois, est un vague concept qui module plusieurs aspects de la production économique. Généralement, elle a rapport à une meilleure technologie pour la combinaison des intrants pour générer des produits ou services. Cela conduit à des réductions de coûts et, ainsi, à une compétitivité accrue. Les complémentarités, retombées et économies d'échelle expliquent également les différences de PTF. Géographiquement, ces externalités impliquent des bénéfices aux producteurs localisés à proximité les uns des autres. Combinée à des économies d'échelle qui privilégient les plus grandes unités de production, la concentration des activités économiques augmente à travers les échelles géographiques. La croissance économique européenne durant la période moderne fut initiée par la révolution industrielle, qui a généré les principaux progrès technologiques. La technologie améliorée et la croissance de la population a renforcé les économies d'échelle menant à des centres d'industrialisation concentrés. Ces centres ont attiré des

### ENCADRÉ 3.7 L'influence de la géographie de « première nature » : est-il possible d'éradiquer le paludisme ?

Les espèces de plasmodes qui provoquent le paludisme ont probablement atteint leur étendue mondiale maximale en 1900. Depuis, la zone affectée a été progressivement réduite par une combinaison, variable selon la région, d'amélioration des conditions humaines et de lutte délibérée. La carte de cet encadré compare la plus forte ampleur supposée de la distribution de tous les types de paludisme humain aux alentours de 1900<sup>a</sup> et les limites contemporaines du *Plasmodium falciparum*,<sup>b</sup> la forme de paludisme humain la plus sévère au point de vue clinique et la plus sérieuse sur le plan épidémiologique, en 2007. Les zones anciennement impaludées sont concentrées aux extrémités des latitudes de températures de la distribution ancestrale du parasite, tant dans l'hémisphère Nord que l'hémisphère Sud.

Les chercheurs ont documenté la forte proportionnalité inverse entre la prospérité économique des nations et la charge que leur impose aujourd'hui le paludisme.<sup>c</sup> Les pays riches ont moins de paludisme, les pays pauvres en ont plus. Ces travaux documentent également les nombreux mécanismes, individuels ou macro-économiques, de la contribution du paludisme à la pauvreté. Et si la contrainte que représente le paludisme était supprimée ? Est-il possible d'éradiquer le paludisme ? Aucune réponse satisfaisante n'a jamais été donnée à cette question au niveau mondial.<sup>d</sup>

Cela dit, il est possible de commencer à traiter le problème. Sur la carte de l'encadré, le risque est classé comme stable si plus de 0,1 cas par 1 000 habitants est enregistré chaque année, instable s'il est inférieur à ce chiffre et zéro si aucun cas n'a été enregistré dans les trois dernières années. Si l'on y superpose une carte de la population pour 2007,<sup>e</sup> il s'avère que 2,37 milliards de personnes vivaient dans des zones sujettes à un risque de transmission du *P. falciparum*. Mondialement, près d'un milliard de personnes vivaient dans des zones de risque de paludisme instable ou extrêmement bas. Les conditions de risque faible caractérisent les Amériques et l'Asie du Sud et de l'Est mais sont également communes en Afrique.

Pour 1 milliard de personnes exposées à un risque instable de transmission du paludisme, l'éradication de la maladie est faisable d'un point de vue épidémiologique. La faisabilité épidémiologique a été déterminée sur base de l'expérience historique durant le programme mondial d'éradication du paludisme et par inférence, via la modélisation, cette transmission pourrait être interrompue par un déploiement à l'échelle<sup>f</sup> de moustiquaires traitées à l'insecticide. Il existe plusieurs raisons, dans de nombreuses régions, pour lesquelles l'élimination pourrait ne pas relever d'une simple question de faisabilité épidémiologique. L'instabilité politique et l'accessibilité géogra-

phique en sont des exemples évidents, mais il s'agit là d'obstacles opérationnels et non pas techniques.

Que peut-on accomplir avec pour le 1,37 milliard de personnes exposées à un risque stable ? Les observations initiales suggèrent qu'une fraction substantielle de ceux qui sont affectés vivaient dans des zones de très faible prévalence.<sup>g</sup> Une enquête détaillée et comportant des modèles mathématiques pourrait estimer les impacts de l'ensemble d'interventions existant. Cette estimation, combinée à une analyse détaillée des données sur l'efficacité des interventions du passé, pourrait fournir une excellente vue sur la situation. Ces approches aideront à déterminer si le paludisme peut être éradiqué et, le cas échéant, dans quel cadre temporel et avec quelles ressources.

Source : Contribution de Simon Hay, David L. Smith et Robert W. Snow.

a. Hay, Guerra, Tatem, Noor & Snow, 2004 ; Lysenko & Semashko, 1968.

b. Guerra, Gikandi, Tatem, Noor, Smith, Hay & Snow, 2008.

c. Sachs & Malaney, 2002.

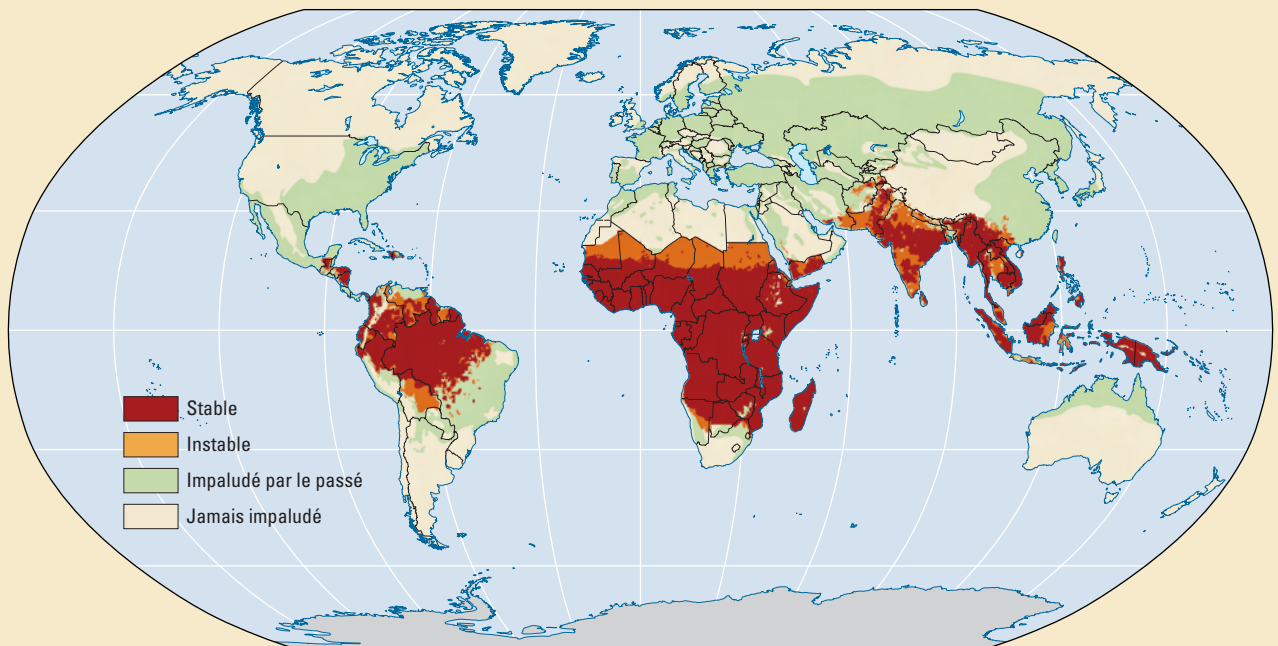
d. Roberts & Enserink, 2007.

e. Balk, Deichmann, Yetman, Pozzi & Hay, 2006.

f. Hay, Smith & Snow, à paraître.

g. Guerra, Gikandi, Tatem, Noor, Smith, Hay & Snow, 2008.

Les parties prospères du monde d'aujourd'hui ont été impaludées par le passé



Source : Projet d'atlas de la malaria (MAP) ; Institut kenyan de recherche médicale ; Université d'Oxford.

travailleurs et de nouvelles entreprises, générant un processus vertueux auto-renforçateur qui a donné lieu à une concentration encore accrue.

***Le développement est contagieux et tend à se propager à travers les régions.*** Bien que les centres de croissance puissent naître dans des zones spécifiques au sein d'un pays — par exemple, la ceinture industrielle du nord-ouest de l'Angleterre ou les villes à usines de Nouvelle-Angleterre —, les centres dynamiques s'étendent souvent. Au niveau international, la croissance s'étend aux États voisins, créant des centres de croissance régionaux. Avec suffisamment d'ouverture et d'interaction entre les pays, les mécanismes d'extension de la croissance consistent en des retombées technologiques et une augmentation de la spécialisation qui font éclater les processus de production. Cela rend plus probable le fait qu'une certaine demande de produits intermédiaires soit satisfaite par les pays voisins. Cela peut développer considérablement le commerce, ce qui produit des économies d'échelle et de fortes augmentations de la productivité économique. Les pools plus importants de main-d'œuvre et de capital, ainsi que la taille accrue du marché, qui émergent grâce à l'amélioration progressive des liaisons de transport peuvent donner lieu à un lancement rapide de l'économie régionale.<sup>65</sup>

***De nouvelles régions de croissance et de richesses peuvent émerger.*** Cela se produit lorsque la région centrale a atteint un point où la congestion et la hausse des salaires encouragent les entrepreneurs à rechercher d'autres lieux de production dans les régions voisines. Cela s'est produit en Europe occidentale lorsque les entreprises ont relocalisé leur capacité de production en Europe centrale et de l'Est, et en Amérique du Nord, lorsque le Mexique a attiré les investissements en capacité de production pour les marchés américain et canadien. Ce modèle de contagion de la construction des régions pourrait faire croire que toute l'activité économique reste dans une zone contiguë en expansion mais ce n'est pas le cas.

Dans certaines conditions, la croissance économique peut rebondir vers une toute nouvelle région.<sup>66</sup> La localisation de ces nouveaux centres de production dépend de plusieurs facteurs, notamment la taille du marché, les coûts des échanges et des transactions, les dotations initiales en capital humain et physique et la concurrence d'autres régions de croissance potentielles. Ce modèle de progression par dépassement correspond à l'émergence de l'Asie de l'Est en tant que plate-forme mondiale d'abord pour la production intensive en main-d'œuvre et, plus tard, pour une production technologiquement

plus avancée. Il y a un demi-siècle, il aurait été difficile d'imaginer le Japon comme une source de produits électronique et de consommation bon marché pour le marché américain, compte tenu de la distance séparant les deux pays. Mais l'émergence du transport par conteneurs a permis aux producteurs japonais d'être concurrentiels sur les marchés nord-américains et, plus tard, sur les marchés européens.<sup>67</sup> La République de Corée et Taiwan (Chine) ont marché dans les pas du Japon. Les investissements manufacturiers se sont étendus de ces endroits à l'Asie du Sud, particulièrement vers la Malaisie et la Thaïlande, puis après la libéralisation économique, vers la Chine.

### ***Quels sont les enseignements à en tirer ?***

***La taille compte beaucoup.*** Pour générer des économies d'échelle, une certaine population et une masse économique doivent être en place. En Europe, durant la révolution industrielle, une population relativement importante et concentrée fournit à la fois la main-d'œuvre pour fabriquer et le marché pour consommer. Lorsqu'elle est passée des ressources naturelles à l'industrie, l'Amérique du Nord disposait d'une forte population le long de ses côtes orientales, une population qui s'est développée rapidement avec l'immigration en provenance d'Europe et d'ailleurs. L'Asie de l'Est a une forte population. Le Japon d'abord et la Chine, plus tard, ont servi de moteurs de la croissance manufacturière dans la région. Chacun de ces deux pays a bénéficié d'un marché intérieur important mais l'essentiel de la production fut bientôt destiné à l'exportation, tant vers la région que vers le reste du monde.

***Peu de pays ont élevé leurs fortunes économiques uniquement sur base des exportations de produits primaires.*** Le Botswana, un pays à population éparse, doté d'une grande richesse en minéraux et de bonnes politiques, constitue une exception. Des ressources minérales bien gérées peuvent aider à générer un capital qui peut être investi dans d'autres secteurs, mais peu de pays sont parvenus à le faire. L'agriculture — importante pour la subsistance, pour la génération de revenus ruraux et pour des régions spécifiques d'un pays — ne peut, à elle seule, élever les pays pauvres et leur octroyer le statut de pays à revenus intermédiaires ou élevés. Les activités rurales sont soit trop petites en échelle pour procurer un excédent suffisant pour l'exportation, soit, dans le cas où l'échelle est suffisamment importante, elles bénéficient presque exclusivement aux grands propriétaires terriens ou à l'agro-industrie. En ce qui concerne les services, le verdict doit encore tomber. Toutefois, il

est improbable que les pays pauvres disposent d'un nombre suffisant de travailleurs qualifiés en cols blancs pour générer des retombées de croissance généralisées. L'Inde a un vaste secteur des services orienté vers l'exportation mais il n'emploie que 560 000 personnes sur plus d'un milliard d'habitants, la plupart dans des emplois d'assistance aux clients et tâches administratives à rendement plutôt constant.<sup>68</sup>

**La fabrication demeure importante.** Chaque région du monde qui a connu le succès, à un certain point, réalisé des gains significatifs et généralisés à partir d'un secteur manufacturier basique et intensif en main-d'œuvre. Ce processus a initialement conduit à une diversification de la production à mesure que les pays s'enrichissaient et que le consommateur réclamait plus de choix. Tandis que les économies de ces régions s'étendaient, la production et l'emploi dans les pays individuels ont commencé à se spécialiser dans ce qu'ils faisaient de mieux, ce qui donna lieu à la création de réseaux de production interconnectés échangeant des produits intermédiaires entre pays d'une même région. C'est à ce stade que la Chine et d'autres économies de la « deuxième vague » en Asie de l'Est ont émergé. En Europe et dans d'autres régions qui se sont industrialisées plus tôt, la part manufacturière de l'économie a baissé assez rapidement, à l'exception de la fabrication hautement spécialisée, telle que celle des machines-outils ou des équipements de technologie de l'information (IT). Dans ces pays, le secteur des services, dont celui de la recherche et de la conception des produits qui sont fabriqués ailleurs, constitue maintenant, et de loin, la part la plus importante de l'emploi et de la production économique.

**L'ouverture aide beaucoup mais elle doit être introduite avec prudence.** Chacune des régions prospères d'aujourd'hui a initialement développé son secteur manufacturier derrière un mur relativement solide de tarifs douaniers et autres protections. Ce n'est que lorsque leurs économies ont muri et qu'elles sont devenues plus dépendantes des intrants et marchés étrangers pour leurs produits, qu'elles ont progressivement ouvert leurs frontières pour s'intégrer régionalement et mondialement. L'émergence des réseaux de production interconnectés qui traversent les frontières internationales dans chaque région du monde a nécessité une plus grande coordination et coopération entre les pays, non seulement pour les échanges de produits et de services, mais également afin d'établir des normes et réglementations communes.

Le processus a fonctionné quelque peu différemment dans chaque région, plus formellement en Europe, où l'intégration politique et

### ENCADRÉ 3.8 *L'intégration demande du temps et ses bénéfices n'arrivent pas du jour au lendemain.*

En Europe, après la diffusion de la technologie industrielle moderne et l'expansion des liens commerciaux au début du 19<sup>e</sup> siècle, il fallut plus de 100 ans avant que les processus d'intégration formels ne commencent, dans les années 1950. Même alors, les efforts se limitèrent à des accords sur des questions économiques très ciblées et ce, entre six pays. Progressivement, ils se sont étendus à des domaines de coopération supplémentaires, tels que les douanes ou l'énergie nucléaire. Seize années passèrent avant que ces accords ne soient consolidés en Communauté européenne en 1967. L'adhésion s'étendit lentement, trois pays rejoignant la communauté chaque décennie entre 1970 et 2000, et avec l'accession, entre 2000 et 2007, de 12 pays d'Europe centrale et de l'Est. Tout comme l'initiale Communauté du charbon et de l'acier avait formalisé des liens économiques et culturels longuement établis entre les pays membres, chaque expansion suivait une longue période d'étroite interaction entre membres et pays candidats à l'accession.

L'intégration formelle de droit suivit ainsi l'intégration de fait, procurant un

cadre et une structure à l'approfondissement de relations déjà étroites. Ce processus progressif permit aux institutions de se développer et donna aux marchés financiers, du travail et des produits le temps de se préparer à des ajustements potentiellement brusques, en particulier pour les pays aux économies beaucoup plus petites qui avaient récemment accédé à l'Union. La Bulgarie et la Roumanie, qui sont devenues membres en 2007, ont élargi de 8,6 % à la superficie de l'UE, augmenté sa population de 6,3 % mais son PIB de seulement 1 %.<sup>a</sup> La convergence des résultats sociaux et économiques des pays membres prendra donc du temps. En outre, l'évaluation des bénéfices de l'intégration nécessite un horizon à long terme, à mesure que la mobilité de la main-d'œuvre, l'investissement en capital privé et public et autres changements structurels accélèrent la croissance des pays membres retardataires.

Source : Équipe du Rapport sur le développement dans le monde 2009.  
a. Union européenne, 2007.

économique de l'Union s'est substituée à une multitude d'accords bilatéraux entre un nombre assez important de pays (voir encadré 3.8). L'Asie de l'Est, par contre, a créé des réseaux de production entrepreneuriaux interconnectés et relativement peu de protocoles officiels. L'intégration initiale en Amérique du Nord a été facilitée par un contexte linguistique et culturel commun entre le Canada et les États-Unis. L'arrivée relativement récente du Mexique a supprimé certaines divisions entre économies à revenus par habitant très différents.

**L'ouverture et l'intégration bénéficient davantage aux pays de petite taille ou sans accès à la mer, dont l'accès aux marchés mondiaux dépend des pays voisins.** La petite taille du Luxembourg n'est pas un handicap car le pays est étroitement intégré à l'économie européenne et fonctionne ainsi plutôt comme une ville spécialisée au sein d'un grand pays. Pour la Suisse, l'absence d'accès à la mer n'a pas entravé le développement de secteurs de la fabrication et des services hautement spécialisés. Elle peut se connecter aux marchés mondiaux par la voie des airs ou à travers les pays voisins, qui sont, par ailleurs, des destinations importantes pour sa production. L'intégration a permis à ces deux



pays d'exploiter des économies d'échelle et de spécialisation qui n'auraient, normalement, été possibles que dans des pays beaucoup plus grands.

Pour faciliter l'intégration, les régions industrielles ont lourdement investi dans l'infrastructure physique qui promeut les échanges commerciaux intrarégionaux. Auparavant, le transport fluvial et maritime était capital pour l'exportation des produits manufacturés, rendant indispensables de bons ports côtiers et fluviaux. Plus récemment, les processus de production interconnectés exigeant une disponibilité plus rapide et opportune des produits intermédiaires, une grande proportion des échanges exploitent à présent les liaisons routières, ferroviaires et aériennes.

### **Qu'est-ce qui est différent pour les pays en développement d'aujourd'hui ?**

Les conditions sont-elles différentes aujourd'hui ? Ou s'agit-il simplement d'une phase continue ou récurrente de mondialisation similaire à celle d'il y a une centaine d'années ? En fait, les marchés de biens et de facteurs peuvent ne pas être plus étroitement liés aujourd'hui qu'ils ne l'étaient il y a un siècle. Ils sont peut-être un peu plus intégrés en termes d'échanges, similairement intégrés sur le plan du capital et moins intégrés en ce qui concerne la main-d'œuvre.<sup>69</sup> Comment, dès lors, les régions et pays retardataires peuvent-ils donc rejoindre le groupe des régions prospères du monde ? Doivent-ils attendre leur tour ou existe-t-il des moyens de se libérer de ce déterminisme géographique ?

Quelques différences claires dans la phase actuelle de mondialisation et de développement économique sont la dynamique de la géographie économique et les divisions persistantes entre pays. D'abord, l'échelle et la vitesse de l'intégration économique au cours des dernières décennies ont été sans précédents. La libéralisation économique en Chine et en Inde, ainsi qu'en Russie et en Amérique du Sud, ajoute un nombre énorme d'ouvriers non-qualifiés à la capacité mondiale de production.<sup>70</sup> À bien des égards, il s'agit là d'une réémergence de ces régions (l'Asie comptait pour presque 60 % du PIB dans le monde, pas plus tard qu'au début du 19<sup>e</sup> siècle).

La Chine et l'Inde, de par la taille considérable de leurs marchés intérieurs, représentent quasiment des régions du monde à elles seules. Sans divisions internes officielles, elles bénéficient des économies d'échelle et encouragent les investisseurs et partenaires commerciaux

à franchir leurs obstacles externes significatifs — quelques-unes des frontières épaisses sur la carte qui a ouvert ce chapitre (voir carte 3.2). Les petits pays n'ont pas ce luxe. Ils doivent apprendre à gérer leurs frontières plus rapidement pour réaliser l'intégration économique avec leurs voisins et parvenir à une échelle de production concurrentielle et ainsi accéder aux marchés mondiaux. Les pays et régions qui y parviendront le plus rapidement en tireront un avantage, mais cela ne sera pas facile. En fournissant un vaste pool de main d'œuvre non qualifiée — et relativement peu de capital humain et physique — les pays comme la Chine et l'Inde peuvent absorber une nouvelle capacité manufacturière pour une longue période. Ce sont précisément les types d'activités qui pourraient ouvrir la voie vers les revenus intermédiaires aux pays les plus pauvres. La Chine démontre également les bénéfices de son essor économique pour ses voisins. Presque tous les pays est-asiatiques affichent parfois des excédents commerciaux importants avec la Chine dans la plupart des secteurs manufacturiers.<sup>71</sup>

Deuxièmement, il s'est produit une fragmentation sans précédent des processus de production sans précédent. Cela inclut non seulement la division intrasociété des étapes de fabrication sur plusieurs endroits, mais également les échanges intrabranches de composants et services toujours plus spécialisés, parfois sur de longues distances. Les avancées des technologies de la communication facilitent la mise en place et le fonctionnement de ces réseaux complexes d'acheteurs-fournisseurs. Bien qu'intégrée aux marchés mondiaux, la production tend à se concentrer au niveau régional. Pour les petits pays, cela peut constituer à la fois une menace et une opportunité. Pour les pays plus petits, il peut s'agir d'une menace comme d'une opportunité. La menace est que, disposant de mauvaises infrastructures et de faibles compétences, ils pourraient rester en marge des réseaux commerciaux mondiaux. L'opportunité est que, tandis que la concentration spatiale reste bénéfique à la production, l'accroissement de la spécialisation permet la concentration et les économies d'échelle dans des sous-secteurs dans lesquels même des intervenants encore plus petits peuvent se constituer une niche.

En 1999, le Premier ministre indien, Atal Behari Vajpayee fit remarquer, à propos de certaines questions qui ont fait l'objet de ce chapitre : « Nous pouvons changer l'histoire, mais pas la géographie. Nous pouvons changer d'amis mais pas de voisins ». <sup>72</sup> A-t-il raison ? Partiellement. Il est vrai que les pays ne peuvent pas faire leurs valises et se déplacer vers un



meilleur voisinage comme le font les personnes. Toutefois, aux sens économique et politique, les pays peuvent changer de voisins. Le Japon et les États-Unis ont surmonté de profondes divisions historiques et géographiques pour devenir des voisins proches en développant des liaisons de transport étendues et en augmentant leur interdépendance économique. Le Mexique et la Turquie pourraient être en train de changer de voisinage en réorientant les liens économiques de leur voisinage culturel traditionnel vers une autre partie de leur voisinage. L'intégration européenne a mis fin à des siècles de divisions et de guerres. Depuis décembre 2007, il est possible de voyager entre l'Algarve portugaise et l'Estonie sans devoir présenter la moindre pièce d'identité.

De nombreuses régions du monde sont toujours confrontées aux impacts de divisions importantes. Mais ce Rapport montre que les pays peuvent améliorer leurs fortunes économiques en changeant leur voisinage, virtuellement et pratiquement. Pour cela, ils doivent faire deux choses. La première : surmonter les limites et obstacles géographiques en développant des liens commerciaux et de transport avec les marchés et les sources d'investissement dans les régions du monde riches et émergentes (voir chapitre 6). La deuxième : se renforcer par le nombre en « affinant » leurs frontières et en intégrant leurs économies à leur voisinage physique (voir chapitre 9).



### Vaincre la division en Europe de l'Ouest

*Un jour viendra où vous France, vous Russie, vous Italie, vous Angleterre, vous Allemagne, vous toutes, nations du continent, sans perdre vos qualités distinctes et votre glorieuse individualité, vous vous fondrez étroitement dans une unité supérieure, et vous constituerez la fraternité européenne.*

— Victor Hugo, extrait d'un discours prononcé lors du Congrès international de la paix en 1849

L'on se moqua de Victor Hugo lorsqu'il fit cette déclaration, tout comme l'on avait ri de plusieurs de ceux qui, avant lui, avaient défendu l'idée d'une intégration européenne. Il fallut deux guerres mondiales dévastatrices pour que les gens prennent cette idée au sérieux et que les responsables politiques soient prêts à un changement de direction radical. L'ampleur des ravages et de la misère fut la clé de la compréhension de l'élan d'intégration : outre un bilan effroyable en pertes humaines, la guerre causa des dommages économiques gigantesques. Elle coûta au moins quatre décennies de croissance à l'Allemagne et à l'Italie et fit retomber les produits intérieurs bruts (PIB) de l'Autriche et de la France à leurs niveaux du 19<sup>e</sup> siècle.<sup>1</sup>

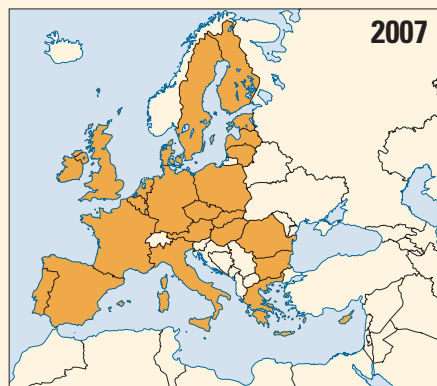
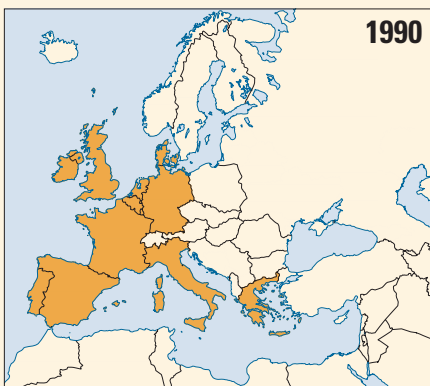
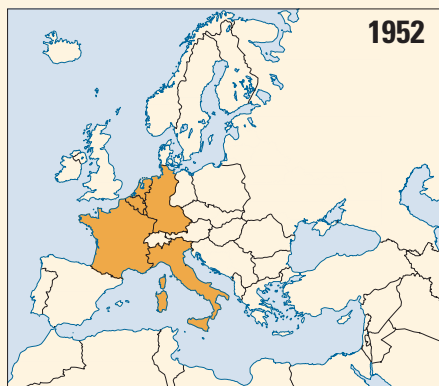
Vaincre la division et ses conséquences dramatiques fut l'objectif des dirigeants européens après la Seconde guerre

mondiale. Le nationalisme destructeur et sa composante économique — le protectionnisme — furent en effet tenus pour partie responsables du désastre. L'intégration économique fut donc perçue comme le meilleur moyen de prévenir une nouvelle guerre. Le fait que cette entreprise devait ne recourir qu'à des moyens pacifiques et avait pour objectif principal de préserver la paix était — et reste — un effort unique. À cet égard, l'intégration européenne est un réel succès. Toutefois, il n'était pas certain, dans les années 40 et 50, que cette vision de la « paix par l'intégration » serait couronnée de succès, car elle arrivait en même temps qu'une nouvelle division, celle de la guerre Froide entre l'Est et l'Ouest.

Sous la pression des États-Unis, 13 pays européens créèrent l'Organisation européenne de coopération économique (OECE) en 1948, en vue de lancer le plan

Marshall. Sa mission était de réduire les obstacles au commerce, notamment les restrictions sur les quotas. Dans les premières années de l'après-guerre, l'Europe fut une économie débarrassée des quotas et des tarifs douaniers. La suppression des barrières commerciales favorisa la croissance rapide des échanges commerciaux. Entre 1950 et 1958, les exportations manufacturières augmentèrent de près de 20 % par an en Allemagne de l'Ouest, 9,2 % en Italie et 3,8 % en France. En outre, la croissance rapide du PIB était de 7,8 % en Allemagne de l'Ouest, 5 % en Italie et 4,4 % en France. La corrélation n'est pas la causalité, et la reconstruction fut un moteur puissant de croissance. La croissance rapide qui accompagna la libéralisation du commerce européen fit évoluer la vision des responsables politiques européens. L'intégration européenne n'était pas qu'un projet politique :

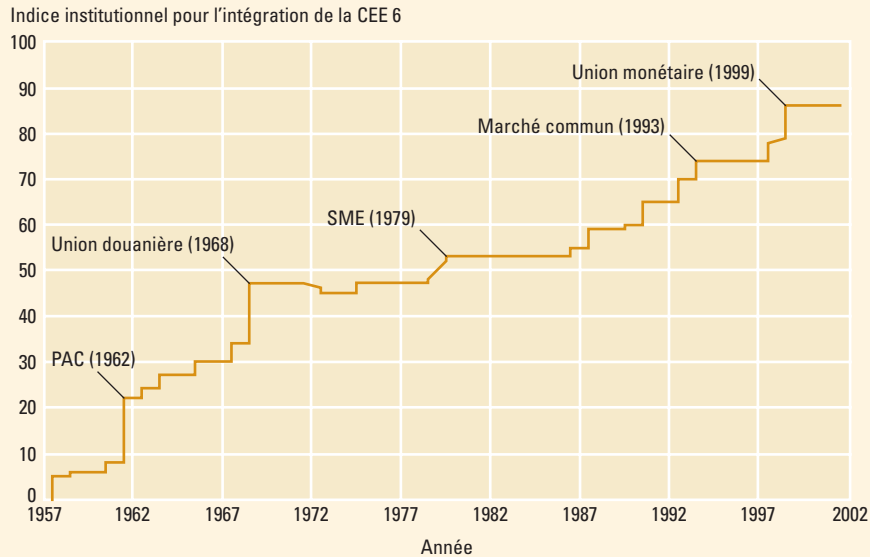
**Carte G2.1 En Europe, les divisions se sont progressivement estompées**  
Étapes de l'intégration économique



Source : Équipe du Rapport sur le développement dans le monde 2009.

**Figure G2.1 L'ascension vers le succès**

L'indice institutionnel d'intégration pour la Communauté économique européenne des six



Source : Équipe du Rapport sur le développement dans le monde 2009.

sa composante économique prenait tout son sens.

La Communauté européenne du charbon et de l'acier (CECA) fut lancée par la France et l'Allemagne, qui invitèrent d'autres pays à placer ces deux secteurs sous son autorité supranationale. Ce projet était tant politique et économique car il exerçait une supranationalité sur deux secteurs considérés comme stratégiques pour des raisons économiques et militaires. La Belgique, l'Italie, le Luxembourg et les Pays-Bas intégrèrent le projet en 1951 et ce groupe de six pays devint alors le moteur de

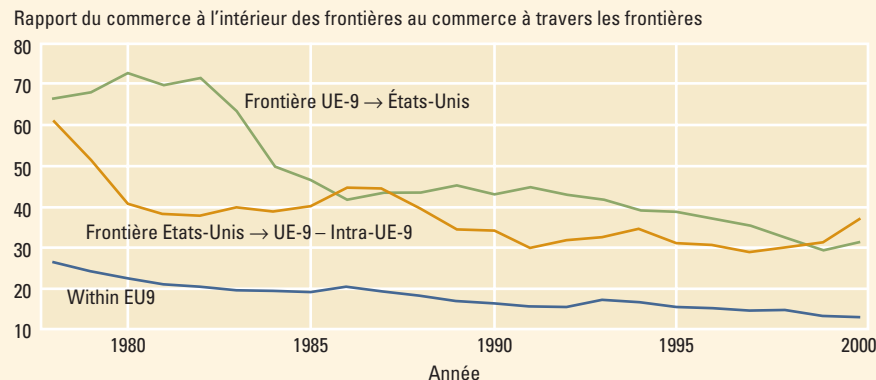
l'intégration européenne (voir carte G2.1). La CECA démontra que la faisabilité de la coopération économique était plus grande que celle de l'intégration politique ou militaire.

La Communauté économique européenne (CEE), comptant ces six nations, fut créée par le Traité de Rome en 1957. Cette mesure engagea ces pays dans une intégration économique sans précédent. Non seulement une union douanière supprimerait tous les tarifs douaniers sur les échanges commerciaux intra-CEE et établirait un tarif extérieur commun, mais

une zone économique unifiée favoriserait également la libre circulation de la main-d'œuvre, les marchés financiers intégrés, le libre-échange dans les services et un ensemble de politiques communes. Ce degré d'intégration économique n'était pas réalisable sans une profonde intégration *politique*. Rétrospectivement, donc, « l'utilisation de l'économie comme cheval de Troie de l'intégration politique fonctionna à merveille ». <sup>2</sup> En tant que « gardiennes du Traité », la Cour et la Commission européennes devaient contrôler les pays (notamment la France, lorsque de Gaulle revint au pouvoir) qui en arrivaient à rejeter le niveau de supranationalité impliqué par le Traité. Néanmoins, entre 1966 et 1986, l'intégration profonde promise par le Traité de Rome stagna (voir figure G2.1). Les Européens se mirent à dresser des barrières sous forme de réglementations et normes techniques, divisant les marchés — une réaction classique de la part des industries faisant pression pour défendre leurs loyers.

L'Acte unique européen (1986) relança le processus d'approfondissement de l'intégration économique, qui fut d'autant plus surprenant du fait de la lente désintégration des années 70. Mettant l'accent sur la mobilité du capital, l'Acte unique fut aussi, en partie, à l'origine de la création de l'Union monétaire européenne (UME). En effet, les taux de change fixes du Système monétaire européen impliquaient, outre la libre circulation des capitaux, la perte de la souveraineté monétaire. Cela rendit l'UME plus séduisant sur le plan politique pour les pays concernés par les taux de change fixes.

Effacer les divisions signifie réduire l'impact des frontières sur les flux d'échanges commerciaux. En a-t-il été ainsi au sein de l'Union européenne (UE) ? Une manière de répondre à cette question est de comparer le volume des échanges commerciaux à l'intérieur des frontières par rapport au volume des échanges bilatéraux entre les pays. Le rapport entre les deux est l'« effet frontière ». Fontagné, Mayer et Zignago (2005) proposent cette analyse pour l'Europe des 9, soit les six pays fondateurs plus le Danemark, l'Irlande et le Royaume-Uni. L'effet frontière concernant les échanges intra-européens relevés passa de 24 à la fin des années 70 à 13 à la fin des années 90, reflétant une augmentation considérable de l'intégration (voir figure G2.2), sans

**Figure G2.2 Les effets de frontière entre l'Union européenne et les États-Unis restent deux fois supérieurs à ceux des frontières intra-UE**

Source : Fontagné, Mayer &amp; Zignago, 2005.

Note : L'effet de frontière est l'inverse du volume d'échanges à l'intérieur de frontières naturelles par rapport au volume à travers les frontières.

pareille dans le monde. L'effet frontière entre l'Europe des 9 et les États-Unis, alors qu'il avait chuté rapidement durant cette période, se maintient plus de deux fois plus élevé que le rapport intra-UE. Les frontières à l'intérieur de l'UE se sont amincies mais n'ont pas disparu.

Le processus d'intégration régionale européenne s'est étendu. À mesure que l'UE s'approfondissait et s'élargissait, le coût du traitement discriminatoire (la conséquence naturelle de tout processus

d'intégration régionale) à l'égard des pays tiers augmenta, créant une « dynamique de régionalisme à effet de domino ». <sup>3</sup> Même les pays européens qui tenaient le plus à leur souveraineté ont fait leur demande d'adhésion. Le fait que l'UE et sa supranationalité exceptionnelle suscitent tant d'intérêt de la part de pays tiers est l'évidence d'un succès durable.

*Source* : Contribution de Philippe Martin.

## PARTIE 2

# MODELER L'ÉCONOMIE GÉOGRAPHIQUE



Au cours de la dernière génération, une lente révolution s'est opérée dans la pensée économique, entraînée par la reconnaissance d'imperfections de marchés généralisées, telles que les rendements d'échelle croissants, les externalités et la causalité cumulative. Une nouvelle manière de penser a transformé l'analyse classique de l'organisation industrielle, de la croissance économique et du commerce international, et a mis au jour les implications, d'abord controversées mais aujourd'hui largement acceptées, de ces changements sur les progrès des pays en développement. La deuxième partie de ce Rapport illustre l'action réciproque des économies d'échelle, du facteur de mobilité et des coûts de transport pour expliquer les formidables forces qui opèrent la transformation spatiale décrite dans la première partie. Les chapitres 4, 5 et 6 sont les étapes d'une visite de la « salle des machines », chacun d'eux mettant en lumière une facette différente des interactions entre l'agglomération, la migration et la spécialisation.



# Économies d'échelle et agglomération



L'exemple le plus célèbre en économie est peut être aussi le plus simple. À la première page de son ouvrage « *La richesse des nations* » publié en 1776, Adam Smith vantaient les bénéfices de la division du travail dans la fabrication d'épingles. Un seul ouvrier non qualifié, sans l'utilisation de machines, pouvait fabriquer probablement moins de 20 épingles par jour. Mais dans une usine d'épingles que Smith a visitée, 10 ouvriers qui se répartissaient les 18 opérations de fabrication d'une épingle produisaient 48 000 épingles par jour. Plutôt que de lutter pour fabriquer péniblement seulement quelques épingles par jour, chaque ouvrier en produisait près de 5 000. Plus loin dans l'ouvrage classique de Smith, on retrouve deux réserves importantes : (1) les gains de la division du travail sont limités par la taille du marché et (2) toutes les activités n'affichent pas des rendements d'échelle croissants.

La possibilité de transporter des produits élargit le marché, et les villes sont donc situées à proximité des systèmes de transports les plus naturels et les plus efficaces — les voies navigables. Les lieux ayant la chance de disposer de cette infrastructure naturelle s'en sortent souvent bien, tandis que d'autres lieux doivent attendre leur heure. Ainsi que l'écrivait Smith :

« Il n'existe en Afrique aucune grande mer comme la Baltique ou l'Adriatique en Europe, la Méditerranée ou l'Euxine en Europe et en Asie, et les golfes d'Arabie, de Perse, d'Inde, du Bengale et de Siam en Asie, pour transporter le commerce maritime dans les parties situées à l'intérieur de ce grand continent, et les grands fleuves d'Afrique sont trop éloignés entre eux pour permettre une navigation importante à l'intérieur des terres ». <sup>1</sup>

De plus, toutes les activités ne présentent pas des économies d'échelle et certaines n'ont pas besoin de grands marchés pour prospérer.

L'agriculture de subsistance est une de ces activités, menée de manière fructueuse dans les villages. Toutefois, les activités comme la fabrication de produits et le commerce ne peuvent être menées que dans de plus grandes agglomérations, car elles nécessitent l'accès à la fois aux travailleurs et aux clients.

Malgré ces considérations, les bénéfices de la production en grandes quantités dans une seule usine ou en un seul lieu se sont accrues suite à la baisse continue des coûts de transport au cours des deux siècles qui ont suivi la visite de Smith dans cette usine d'épingles. Ceux qui doutent du potentiel considérable des économies d'échelle et de la façon dont l'accès aux marchés mondiaux permet de les exploiter devraient visiter Dongguan, une ville située à mi-chemin entre Guangzhou et Shenzhen dans le sud-est de la Chine. Jusque dans les années 80, elle n'était qu'un ensemble de paisibles villages du delta de la rivière des Perles. Depuis, elle s'est engagée sur la voie des rendements d'échelle croissants (voir l'encadré 4.1). Chaque année, des millions de personnes, dans les pays en développement, pénètrent dans ce nouveau domaine, et les implications que cela représente, tant pour eux que pour les décideurs, sont tout simplement révolutionnaires.

Ce chapitre résume l'expérience des entrepreneurs au cours des deux derniers siècles dans l'exploitation des économies d'échelle dans les activités de production. Il se concentre sur les « économies d'agglomération », dont l'exploitation nécessite une installation dans des zones où la densité d'autres producteurs est élevée. Il fournit aussi un bref résumé de deux décennies de travaux par des économistes cherchant à comprendre ces économies d'échelle, des travaux qui ont permis de réduire le fossé entre la recherche et le monde réel et de générer des vues valables en matière de politiques à suivre.

### ENCADRÉ 4.1 Les économies d'échelle dans un monde presque irréel : l'histoire de Dongguan en Chine.

En 1978, ce qui est aujourd'hui la ville de Dongguan dans la province de Guangdong en Chine n'était qu'un ensemble de villages et de petites villes s'étendant sur 2 500 kilomètres carrés sur la rivière des Perles, à mi-chemin entre Guangzhou au Nord et Shenzhen et Hong Kong (Chine) au sud. Les 400 000 habitants de la région vivaient de la pêche et de l'agriculture et, sans être la région la plus pauvre de Chine, ce n'était pas non plus la plus prospère.

Aujourd'hui, Dongguan comporte environ 7 millions d'habitants. Plus de 5 millions d'entre eux sont des migrants qui travaillent dans les milliers d'usines qui parsèment la ville, produisant en série une grande variété de produits, en quantités tellement importantes que les comptes-rendus récents des médias ont conféré à Dongguan l'étiquette d'« atelier du monde. » L'économie de Dongguan s'est développée à une cadence de plus de 20 % par an depuis 1980, et en 2004 son produit intérieur brut (PIB) était d'environ 14 milliards de dollars — dépassant celui de l'Islande. Si l'on compte uniquement les résidents urbains (comme l'indiquent les statistiques officielles), le PIB de 9 000 dollars par habitant de Dongguan en 2004 fait d'elle la ville la plus riche de Chine. Même si la population fluctuante de travailleurs migrants de la ville est incluse, son PIB par habitant en 2004 reste supérieur à 2 000 dollars. Le développement de Dongguan

depuis les années 70, et en particulier durant la dernière décennie, exemplifie (peut-être de manière exagérée) les forces économiques qui sont en train de façonner les économies à revenus intermédiaires de l'Asie de l'Est (voir le tableau ci-dessous).

La situation géographique et des coûts de facteurs favorables ont indubitablement encouragé la croissance précoce de Dongguan. Pendant les 10 ans et demi qui ont suivi le début des réformes en Chine, les petites et moyennes entreprises de Hong Kong (Chine) et de Taiwan (Chine) ont été attirées par Dongguan par l'offre abondante de terres et de main-d'œuvre bon marché, et par sa proximité avec Guangzhou et Hong Kong (Chine). Malgré ces facteurs favorables, la croissance rapide de Dongguan dans les années 90 peut être mieux comprise par les **économies d'échelle**, tant au niveau de la production de produits intermédiaires que de produits différenciés, et par les **effets d'agglomération**, tant dans le même secteur de fabrication qu'à travers différents secteurs de l'industrie. Associé aux réductions des coûts de transport et des améliorations logistiques, le progrès technologique démontre que ces effets ont émergé comme des caractéristiques importantes de la production mondiale.

Les économies d'échelle internes sont évidentes. En 2005, une seule usine de Dongguan

a fabriqué plus de 30 % des têtes d'enregistrement magnétiques utilisées pour les disques durs à travers le monde. Une autre a produit 60 % des appareils électroniques d'apprentissage vendus sur le marché américain. Une troisième a produit près de 30 millions de téléphones portables, c'est-à-dire assez pour équiper chaque homme, chaque femme et chaque enfant du Pérou ou du Venezuela.

L'agglomération et les économies d'échelle externes sont toutes deux visibles. Les retombées de connaissances et les coûts réduits de logistique résultant d'une installation près des fournisseurs d'intrants et des exportateurs ont produit des industries d'importance mondiale pour les secteurs des laines tricotées, des chaussures, des meubles et des jouets. Mais le regroupement qui domine le paysage économique de Dongguan depuis le milieu des années 90 est celui des télécommunications, de l'électronique et des composants informatiques. Sur les pièces et composants utilisés dans la fabrication et le traitement des ordinateurs personnels, 95 % proviennent de la ville de Dongguan et, pour plusieurs produits, les usines de Dongguan représentent plus de 40 % de leur production totale mondiale.

Contribution de Shubham Chaudhuri.

Source : Gill & Kharas, 2007.

#### Dongguan en chiffres

|   |       |   |       |
|---|-------|---|-------|
| Croissance moyenne annuelle du PIB, 1980–2005 (%) | 22,0  | PIB (milliards de dollars EU)                 | 14,2  |
| Population : résidents enregistrés (millions)     | 1,6   | Population : totale, estimée (millions)       | 7,0   |
| PIB par résident enregistré (dollars EU)          | 8 999 | PIB par habitant (dollars EU)                 | 2 070 |
| Exportations (milliards de dollars EU)            | 35,2  | Importations (milliards de dollars EU)        | 29,3  |
| Revenus publics (dollars EU)                      | 1,0   | Dépenses publiques (milliards de dollars EU)  | 1,2   |
| Consommation d'électricité (milliards de kWh)     | 35,2  | Consommation d'eau (milliards de pieds cubes) | 1,5   |

#### Indicateurs d'impact sur l'environnement

|   |       |  |      |
|---|-------|--|------|
| Émission du dioxyde de soufre (milliers de tonnes)      | 199,4 | Eaux industrielles usées (millions de tonnes)            | 225  |
| Émissions de dioxyde de soufre conformes aux normes (%) | 92,9  | Évacuation d'eaux industrielles conformes aux normes (%) | 90,1 |
| Déchets industriels solides (milliers de tonnes)        | 28,6  | Déchets solides industriels conformes aux normes (%)     | 86,5 |

#### Part du marché mondial en 2002 de composants informatiques et électroniques fabriqués à Dongguan (%)

|  |    |   |    |
|--|----|---|----|
| Têtes magnétiques, boîtiers d'ordinateurs  | 40 | Appareils de numérisation et mini-moteurs | 20 |
| Cartes en cuivre et lecteurs de disques  | 30 | Claviers                                  | 16 |
| Condensateurs de courant alternatif et transformateurs de bascule de remise à zéro | 25 | Cartes-mères                              | 15 |

Source : Gouvernement de Dongguan, 2005.

Et enfin, il tente d'établir si les décideurs politiques du monde en développement ont tiré un enseignement de cette expérience et de cette analyse.

Les principales constatations sont les suivantes :

- **Les économies en développement sont entrent dans une nouvelle dimension de l'agglomération.** Un siècle d'expérience montre qu'à mesure que les pays se développent, passant d'une production d'abord orientée vers l'agriculture à l'industrie, puis aux services, les entrepreneurs et les travailleurs laissent derrière eux non seulement leurs villages et leurs activités agraires mais aussi un monde dans lequel l'échelle n'a pas beaucoup d'importance. Un nombre toujours plus important d'entre eux intègre non seulement des établissements plus grands et plus denses, mais aussi un monde où l'échelle compte — des endroits où la production et la distribution bénéficient d'économies d'échelle, en particulier celles associées à des lieux donnés. La proximité est importante non seulement pour l'accès aux marchés des biens et services mais également pour l'accès aux idées.
- **Une variété d'endroits est nécessaire pour la croissance économique.** Les recherches

effectuées au cours de la dernière génération indiquent que différentes formes d'établissements de personnes facilitent les économies d'agglomération pour différents types de production. D'après une généralisation un peu trop simplifiée (mais pas complètement inexacte), les agglomérations avec des marchés facilitent les économies d'échelle à travers la commercialisation et la distribution des produits agricoles, les villes moyennes procurent aux industries manufacturières des économies de localisation, et les villes les plus grandes fournissent différentes facilités et encouragent l'innovation dans le commerce, les services publics et l'éducation.

- **Les décideurs ont souvent mal évalué le potentiel des forces du marché.** De nombreux décideurs perçoivent les villes comme des constructions de l'État — destinées à être gérées et manipulées pour remplir de quelconques objectifs sociaux. Les grandes agglomérations et les villes, tout comme les entreprises et les exploitations agricoles, sont des créations du marché. De même que les entreprises et exploitations agricoles fournissent des biens et des services finaux et intermédiaires, les villes et agglomérations procurent des économies d'agglomération aux producteurs et aux travailleurs. Il va

Tableau 4.1 Une douzaine d'économies d'échelle

| Type d'économie d'échelle  |                 |                              | Exemple  |  |
|----------------------------|-----------------|------------------------------|--|--|
| Interne                    | 1. Pécuniaire   |                              | Pouvoir acheter des intrants intermédiaires avec des réductions en fonction des quantités. |  |
|                            | Technologique   | 2. De technologie statique   | Baisse des coûts moyens grâce aux frais fixes d'exploitation d'une usine.                  |  |
|                            |                 | 3. De technologie dynamique  | Apprendre à exploiter une usine plus efficacement au fil du temps.                         |  |
| Externe ou d'agglomération | De localisation | Statique                     | 4. « Achats »  | Les acheteurs sont attirés vers des lieux qui rassemblent plusieurs vendeurs.  |
|                            |                 |                              | 5. Spécialisation « Adam Smith »   | La sous-traitance permet aux fournisseurs d'intrants en amont et aux entreprises en aval de bénéficier des gains de productivité grâce à la spécialisation.                                  |
|                            |                 |                              | 6. Mise en commun de la main-d'œuvre « Marshall »  | Les travailleurs aux compétences spécifiques d'une industrie sont attirés vers les lieux où la concentration est plus importante. <sup>a</sup>   |
|                            |                 | Dynamique                    | 7. Apprendre par la pratique. « Marshall-Arrow-Romer »                                     | La réduction des coûts résultant d'une activité de production répétée et continue dans le temps dont les bénéfices retombent dans le même endroit.   |
|                            |                 |                              | 8. Innovation « Jane Jacobs »  |  |
|                            | D'urbanisation  | Statique                     | 9. Mise en commun de la main-d'œuvre « Marshall »  | Les travailleurs d'une industrie apportent des innovations aux entreprises d'autres industries ; semblable au no.6 mais le bénéfice résulte de la diversité des industries sur un même lieu. |
|                            |                 |                              | 10. Division du travail « Adam Smith »   | Semblable au no.5 ci-dessus, la principale différence étant que la division du travail est rendue possible par la présence de plusieurs industries acheteuses au même endroit.               |
|                            |                 |                              | Dynamique  | 11. « Romer » croissance endogène  |
|                            |                 | 12. D'agglomération « pure » |  | Répartition des frais fixes d'infrastructure à un plus grand nombre de contribuables, les déséconomies résultent de la congestion et de la pollution.  |

Source : Adaptation à partir de Kilkeny 2006.

a. Pour une formalisation, voir Krugman (1991a), chapitre 2 et annexe C.

donc de l'intérêt des administrateurs des villes de mieux s'informer sur ce que fait leur ville et de l'aider à bien le faire plutôt que d'essayer de modifier brusquement sa destinée. Les planificateurs et les décideurs politiques doivent considérer leur rôle de responsables prudents d'une variété d'endroits, afin de tirer le maximum des économies d'agglomération.

Ce chapitre traite d'une manière générale des implications des expériences et des analyses de réorganisation des stratégies d'urbanisation dans le monde en développement. Le chapitre 7 poursuit cette tâche de recadrage du débat sur les stratégies urbaines.

## Guide d'introduction aux économies d'agglomération

Les bénéfices de l'augmentation de l'échelle peuvent être internes ou externes à une entreprise ou exploitation agricole individuelle. Les économies externes sont synonymes d'« économies d'agglomération », qui comprennent les bénéfices de la localisation (se trouver à proximité des autres producteurs du même produit ou service) et de l'urbanisation (se trouver à proximité d'autres producteurs d'une large gamme de biens et de services). Les externalités de consommation aussi sont associées à l'agglomération mais elles n'ont pas encore fait l'objet de suffisamment d'études.<sup>2</sup> Ainsi donc, ce chapitre traite donc des économies d'échelle liées à la production (voir le tableau 4.1).<sup>3</sup>

- **Les économies internes** résultent de la grande taille des usines, qui leur permet de mieux exploiter les coûts fixes (voir 1 à 3 dans le tableau 4.1). Une grande aciérie peut obtenir de ses fournisseurs des réductions sur les volumes achetés — ce qui implique des coûts fixes de transport et d'échange — et engranger les bénéfices de la division du travail dans l'entreprise.
- **Les économies de localisation** proviennent de la présence d'un plus grand nombre d'entreprises de la même industrie au même endroit (voir 4 à 7 dans le tableau 4.1). La proximité spatiale aide, car l'accès immédiat aux concurrents du même secteur permet aux entreprises de se tenir au courant des informations du marché dans les négociations avec les clients et les fournisseurs.<sup>4</sup> Les entreprises qui se regroupent peuvent aussi se partager un pool de main-d'œuvre spécialisée plus important et fiable.
- **Les économies d'urbanisation** résultent de la présence d'un grand nombre d'entreprises de

### ENCADRÉ 4.2 Partage, adéquation et apprentissage

Trois raisons expliquent pourquoi les entreprises d'une industrie particulière se situent souvent les unes près des autres.

- **Partage** — L'élargissement du marché des fournisseurs d'intrants leur permet d'exploiter les économies d'échelle internes en production (les coûts moyens baissent à mesure que le niveau de production augmente). Ce partage des intrants permet également aux fournisseurs d'offrir des biens et services adaptés aux besoins des acheteurs. Il en résulte des profits plus élevés pour tous, accompagnés d'un accès plus facile à une variété d'intrants plus grande.
- **Appariement** — L'extension de la disponibilité de la variété de compétences requises par les employeurs pour faciliter un meilleur appariement avec les différents besoins. En même temps, il devient moins risqué pour les travailleurs de se trouver dans des endroits qui rassemblent de nombreux employeurs potentiels.
- **Apprentissage** — L'accélération des retombées de connaissance et la possibilité pour les travailleurs et les entrepreneurs d'apprendre les uns des autres. La capacité d'aller au-delà du partage, de l'appariement et de l'apprentissage spécifiques à une

industrie (économies de localisation) vers des processus à l'échelle de la ville (économies d'urbanisation) nécessite des mécanismes supplémentaires. Ces mécanismes comprennent les effets de causalité cumulative et l'interpénétration de la production et des échanges entre les industries. Sont aussi compris les gains provenant des échanges d'idées. La concentration des travailleurs et des fournisseurs conduit à une concentration de la demande des consommateurs.

Si les économies d'échelle sont grandes et non épuisées et si les entreprises peuvent se concurrencer non seulement sur le prix mais aussi par la différenciation des produits, des forces centripètes puissantes entrent en jeu. De plus, en introduisant formellement la distance (le coût d'expédition des intrants et des sortants), le cadre utilisé dans ce Rapport procure des idées utiles des forces centrifuges qui expliquent la dispersion spatiale dans un pays. Généralement parlant, la dominance (primauté) de l'une ou de quelques zones métropolitaines d'un pays, s'accroît si les bénéfices des économies d'échelle sont importants par rapport aux coûts de transport.

Sources : Gill et Kharas (2007), basé sur Duranton et Puga (2004).

secteurs différents dans un même lieu (voir le tableau 4.1 de 8 à 11). Par exemple, une société de conseil en gestion peut bénéficier de sa situation à proximité d'écoles de commerce, de prestataires de services financiers et de fabricants.

Les économies d'agglomération ne dépendent pas que de la taille (une grande ville ou industrie), mais aussi des interactions urbaines. Elles sont traditionnellement classées comme économies de localisation issues d'interactions économiques *intra-branches* et comme économies d'urbanisation, issues d'interactions *entre industries*.<sup>5</sup> Les raisons pour lesquelles les producteurs bénéficient de leur proximité aux autres producteurs dépendent du partage des intrants en équipements, de l'information et de la main-d'œuvre. Elles dépendent aussi de l'amélioration de l'adéquation entre les exigences de production et les types de terres, de main-d'œuvre et d'intrants intermédiaires — et de l'apprentissage de nouvelles techniques et de nouveaux produits (voir l'encadré 4.2).

**Tableau 4.2 Les économies d'échelle internes sont faibles dans les industries légères et élevées dans les industries lourdes**

| Constatations  | Source des données  |
|--|---|
| <i>Rendements d'échelle constants</i> : vêtements, cuir, chaussures, textile, produits en bois   | Basé sur les données d'échanges (Antweiler & Treffer, 2002).  |
| <i>Rendements d'échelle à forte croissance</i> : machines, produits pharmaceutiques, instruments, fer et acier, pétrole et produits charbonniers             |   |
| <i>Rendements d'échelle constants ou rendements d'échelle à croissance faible</i> : produits en cuir, chaussures et habillement, bois et textiles            | Basé sur des estimations d'ingénierie destinées à examiner les gradients et changements des coûts à l'échelle d'efficacité minimum (Junius, 1997, citant Prateen, 1988, et Emerson <i>et al.</i> , 1988)  |
| <i>Rendements d'échelles à forte croissance</i> : véhicules à moteur, autres moyens de transport, produits chimiques, ingénierie, imprimerie et publications |   |
| <i>Rendements d'échelle à faible croissance</i> : chaussure, vêtements, produits alimentaires, cuir  | Basé sur les marges d'industries manufacturières dans 14 pays de l'OCDE (Junius, 1997, citant Oliveira <i>et al.</i> , 1996).   |
| <i>Rendements d'échelle à forte croissance</i> : tabac, produits pharmaceutiques, équipement de bureau et informatique, équipement ferroviaire               |   |
| <i>Rendements d'échelle à faible croissance</i> : vêtements, cuir, produits en cuir, textile   | Basé sur les marges des prix sur les coûts marginaux des secteurs à 2 chiffres, couvrant 1953-84 (24 secteurs) aux États-Unis (Roeger, 1995).   |
| <i>Rendements d'échelle à forte croissance</i> : services d'électricité, de gaz et sanitaires, véhicules à moteur et équipements, produits chimiques, tabac  |   |
| <i>Rendements d'échelle à faible croissance</i> : textile, produits laitiers, scieries, huile de poisson et nourriture à base de poisson                     | Basé sur des estimations des fonctions de production pour le Recensement des établissements manufacturiers de 1963 en Norvège (27 industries) (Griliches & Ringstad, 1971).   |
| <i>Rendements d'échelle à forte croissance</i> : métaux de base, équipement de transport, produits de cimenterie, produits accessoires, boissons             |   |
| <i>Rendements d'échelle à faible croissance</i> : habillement, tricot, cuir, textile   | Basé sur des données de coûts et profits dans 167 industries manufacturières à quatre chiffres CTI, pour 1970 au Canada (Baldwin & Gorecki, 1986) et des estimations de la productivité de la main-d'œuvre et de la production pour 90 industries à quatre chiffres entre 1965 et 1970 au Canada (Gupta, 1983). |
| <i>Rendements d'échelle à forte croissance</i> : pétrole, métaux de base et transformés, équipement de transport   |   |
| <i>Rendements d'échelle à faible croissance</i> : vêtement, produits en bois   | Estimations des fonctions de production au niveau de l'entreprise sur 6 665 usines au Chili entre 1979 et 1986 (Levinsohn et Petrin, 1999).   |
| <i>Rendements d'échelle à forte croissance</i> : autres produits chimiques, produits alimentaires, imprimerie et édition                                     |   |

Source : Équipe du Rapport sur le développement dans le monde 2009.

Note : OCDE = Organisation pour la coopération et le développement économiques ; CTI = Classification type des industries.

### *Les économies d'échelle internes sont plus élevées dans les industries lourdes*

On observe des rendements d'échelle internes croissants dans la fabrication, basés sur différentes sources de données. Les économies d'échelle internes vont d'un niveau négligeable ou faible dans les industries légères à un niveau élevé dans les industries lourdes et de haute technologie (voir le tableau 4.2). Sur base d'estimations du domaine du génie civil, un résumé d'études spécifiques à des secteurs précis qui examine l'échelle de production et d'économie de coûts d'efficacité minimum conclut à des rendements croissants significatifs pour les véhicules à moteur, les autres équipements de transport, les

produits chimiques, l'appareillage, l'ingénierie et le papier et l'impression. Dans la catégorie de produits à 3 chiffres, les rendements d'échelle les plus importants sont obtenus avec les livres, la briqueterie, les colorants et les avions.<sup>6</sup> À l'opposé, les économies d'échelle internes sont négligeables dans le caoutchouc et les plastiques, le cuir et les produits du cuir, les vêtements et chaussures et le textile.<sup>7</sup>

Sur la base des estimations des coûts et de la valeur ajoutée, différentes sources indiquent des conclusions similaires. En Norvège, un échantillon de 5 000 entreprises manufacturières fournit des indications d'économies d'échelle au niveau de l'industrie individuelle.<sup>8</sup> Pour les industries canadiennes à quatre chiffres, les rendements d'échelle atteignent en moyenne 10 % pour 107 secteurs manufacturiers, avec l'habillement, les produits tricotés, le cuir et les textiles tout en bas du spectre.<sup>9</sup> L'augmentation de la production réduit les coûts dans le secteur manufacturier des États-Unis, dans les industries des pays à revenus intermédiaires (Chili) et dans les industries européennes de l'automobile, des véhicules lourds et des biens de consommation durables.<sup>10, 11</sup>

Sur la base des données relatives aux échanges, un tiers des industries de production de biens affichent des rendements d'échelle croissants.<sup>12, 13</sup> Les industries manufacturières avec des économies supérieures (au niveau des usines mêmes) et des externalités au niveau de l'industrie sont les produits pétroliers et les produits charbonniers, le raffinage de produits pétroliers, les produits pharmaceutiques, l'équipement, le fer et l'acier. Les industries avec des rendements constants comprennent la chaussure, le cuir, le textile, l'habillement et le mobilier.

Les marges constituent une autre source d'information. La croissance des rendements d'échelle conférant aux entreprises le pouvoir sur le marché, les majorations de prix au-delà des coûts marginaux peuvent constituer un indicateur des économies d'échelle au niveau de l'unité de production. Les études indiquent une fourchette de marge pour les manufactures aux États-Unis allant de 15 % dans l'habillement à plus de 200 % dans les services d'électricité, de gaz et sanitaires. Pour 36 secteurs manufacturiers à travers 19 pays membres de l'Organisation pour la coopération et le développement économiques (OCDE), les plus fortes marges sont celles sur le tabac, les médicaments, et les équipements de bureau et d'informatique —, les plus faibles étant celles sur les chaussures, l'habillement et les produits en bois.<sup>14</sup>

Si les données sur le secteur manufacturier font l'objet de la considération la plus forte,



celles concernant les rendements croissants dans le secteur des services sont également nombreuses. Le secteur le mieux étudié est celui de la production d'électricité, où la croissance des rendements d'échelle internes est considérable.<sup>15</sup> Mais les marges les plus élevées sont celles des services publics et sanitaires.<sup>16</sup> On trouve également des économies d'échelle dans le secteur bancaire et la finance.<sup>17</sup> Une étude des banques commerciales dans 75 pays montre que les banques avec des montants de prêts et de dépôts plus élevés affichent des coûts moyens moindres — et que les banques opérant dans des systèmes financiers plus vastes nécessitent moins d'augmentation proportionnelle en capital financier et leurs frais de gestion de risques sont moindres.<sup>18</sup>

### ***Les économies de localisation résultent du partage des intrants et de la concurrence intra-branche***

Les économies de localisation proviennent de groupes d'entreprises concentrées sur le plan géographique, liés par la technologie qu'ils utilisent, les marchés qu'ils servent, les produits et les services qu'ils fournissent et les compétences dont ils ont besoin. Les pressions de la concurrence qui forcent les entreprises d'un même secteur à innover ou à disparaître conduisent également à la croissance de la productivité. Les conditions ont tendance à être compétitives lorsque les entreprises en amont et en aval et les institutions associées dans une industrie particulière (par exemple, le matériel électronique ou les produits pétrochimiques) — y compris les universités et les associations commerciales — se regroupent. D'autres canaux d'économies de localisation plus difficilement mesurables sont les « externalités Marshall-Arrow-Romer »,<sup>19</sup> qui résultent principalement des retombées de connaissance.

La proximité d'entreprises similaires peut influencer les décisions de localisation des compagnies. Prenons le cas de l'industrie des articles chaussants à mailles aux États-Unis. Peu après 1900, la ville de New York est devenue le centre américain de la production et de la distribution de vêtements. Cependant, après la Seconde guerre mondiale, la production s'est déplacée vers le Sud, en Caroline du Nord.<sup>20</sup> De nombreuses usines de bonneterie et de tissage se sont déplacées pour se rapprocher de l'approvisionnement en fil et pour profiter d'une électricité, d'une main-d'œuvre et de terres moins chères.

Aujourd'hui, l'industrie des articles chaussants à mailles située en Caroline du Nord compte de nombreuses marques — parmi lesquelles *Sheer Energy*, *Silken Mist*, *Just My Size*

et *No Nonsense* —, toutes en compétition sur un marché de 2 milliards de dollars. Selon le Bureau américain des recensements, environ 150 établissements fabriquant des collants toute jambe et des collants aux genoux au début des années 2000, la moitié du nombre total du pays étaient situés en Caroline du Nord. La valeur de leurs exportations se montait à 973 millions de dollars, soit environ 75 % du total national ; ils employaient 13 497 personnes dont 11 567 ouvriers pour la production.<sup>21</sup> Si on y ajoute les chaussettes pour hommes et les bas, plus de la moitié d'une industrie de 6 milliards de dollars se trouve en Caroline du Nord.

Une des raisons pour lesquelles les fabricants de textile se sont installés en Caroline du Nord était l'exploitation des gains de productivité provenant de la proximité aux fabricants de fil. Les industries du fil et du collant sont étroitement liées — à travers des relations délicatement cousues entre elles à chaque étape de la fabrication — mais extrêmement compétitives. Macfield, géant du textile et fabricant leader de fil pour collants, chaussettes, vêtements d'extérieur, tissus d'ameublement et produits industriels, fait fonctionner cinq usines en Caroline du Nord et emploie environ un quart de la main-d'œuvre de l'industrie du fil. Environ 6 paires de collants fins sur 10 vendues aux États-Unis sont tissées avec du fil Macfield.<sup>22</sup> Avec d'autres grands fabricants en Caroline du Nord, (Unifi, Regal et Spanco), ils représentent plus des trois-quarts de la valeur — 3,7 milliards — de l'industrie des produits en fil tissés.<sup>23</sup> La localisation des industries du fil et des articles chaussants à mailles, en Caroline du Nord, est une puissante manifestation des économies externes intra-branches.

### ***Les économies d'urbanisation résultent de la diversité industrielle qui stimule l'innovation***

À mesure que les villes grandissent, les économies d'urbanisation deviennent plus importantes.<sup>24</sup> La diversité urbaine peut stimuler les échanges d'idées et de technologie pour produire de plus grandes innovations et une croissance plus forte.<sup>25</sup> Des entreprises de diverses industries peuvent partager des facilités et des biens publics, un éventail plus large de fournisseurs d'intrants intermédiaires, un pool plus grand de travailleurs hautement spécialisés et les risques. L'importance accrue des retombées de connaissance à travers les différentes industries se manifeste dans les villes bien établies. Dans les villes relativement matures, telles que Los Angeles et Philadelphie, la concurrence et la diversité urbaine contribuent à la croissance de l'emploi, qui indique la présence d'économies

### ENCADRÉ 4.3 *Les économies d'agglomération en Indonésie*

La plupart des observations rigoureuses d'économies d'agglomération viennent de pays développés. L'exception est l'Indonésie, où la recherche récente permet d'identifier les déterminants de la concentration industrielle. L'analyse traite de quatre grands groupes — les produits chimiques (dont le pétrole, le caoutchouc et les plastiques), le textile (dont les vêtements, le cuir et les chaussures), les minéraux non-métalliques (dont le verre, la céramique et le ciment) et les machines (dont l'équipement électrique et non-électrique et les instruments). Elle éclaire quant à la façon dont la taille et le type d'économies d'échelle influencent l'éten due et le modèle d'agglomération d'un pays en voie de développement.

Les économies de localisation — les bénéfices d'une situation à proximité d'autres entreprises de la même industrie — ont été plus importantes que les économies d'urbanisation pour le secteur manufacturier, et les économies d'agglomération statiques sont plus importantes que les externalités dynamiques (liées à l'apprentissage). Les conclusions des tests d'externalités statiques spécifiques aux secteurs sont les suivantes :

- Les économies de localisation sont fortes pour le textile et les produits chimiques.

- Les économies d'urbanisation sont fortes pour les minéraux non métalliques et les machines, bien que faibles durant certaines périodes.

Les activités soumises à l'urbanisation et aux économies dynamiques sont de mauvaises candidates aux politiques visant à étendre une masse économique dans un pays (voir le chapitre 8 pour une discussion plus détaillée). Ces entreprises préfèrent attendre et ainsi apprendre et prospérer dans des villes plutôt grandes et diversifiées. Les économies d'agglomération pour le textile et les produits chimiques (largement statiques et locales) indiquent que les politiques de déconcentration de la production de ces industries pourraient être efficaces si elles s'accompagnaient d'améliorations de l'infrastructure et d'une bonne gouvernance dans les zones choisies pour la relocalisation. Les économies d'agglomération renforcent la résistance des produits non métalliques et des machines (essentiellement statiques et urbains) à la relocalisation vers de plus petits centres urbains.

Source : Kuncoro, à paraître.

d'urbanisation issues de l'innovation intersectorielle.<sup>26</sup> À Wall Street, à New York, et dans la City de Londres, des sociétés financières, des compagnies d'assurances et des syndicats de banquiers tirent des bénéfices de leur proximité les uns des autres. Et la colocation stimule la croissance d'autres services spécialisés comme les firmes de conseil juridique, en applications informatiques, en traitement de données, en publicité et en gestion. Ces clusters d'entreprises, en procurant un marché élargi à des individus hautement qualifiés, bénéficient du même grand pool de capital humain. Elles tirent également profit de la génération et de la diffusion de connaissances entre elles.

Les observations attestant de la présence d'économies d'agglomération urbaines proviennent principalement des pays développés.<sup>27</sup> Mais il existe également des indications relatives à des économies externes dans les pays en voie de développement, lorsque les données sont disponibles. Une étude sur 12 400 entreprises manufacturières dans 120 villes de Chine indique une productivité plus élevée des entreprises dans les villes plus peuplées.<sup>28</sup> Les économies

d'agglomération dans le secteur manufacturier indonésien entre 1980 et 2003 varient durant la période ; cependant, il apparaît très clairement que ces bénéfices sont principalement statiques plutôt que dynamiques et il est plus probable qu'ils résultent de la localisation plutôt que de l'urbanisation (voir l'encadré 4.3).

### Une sphère nouvelle

Les pays se développent en faisant évoluer leurs économies d'activités agricoles traditionnelles basées sur la subsistance, vers des activités de fabrication et de services. En cours de route, les entreprises, plutôt que les exploitations agricoles, deviennent l'unité de production dominante. La production de biens manufacturés et de services différenciés augmentent en tant que part de la production économique. La technologie de production est passée des rendements d'échelle constants aux rendements d'échelle croissants. Et sur le temps, le changement technique à l'échelle stimule les économies d'échelle. La concurrence imparfaite et de monopole deviennent la forme dominante de la structure de marché.

Le monde est plus urbain et la concentration de la masse économique dans les centres urbains les plus denses, est également plus forte. En 1900, le nombre d'habitants dans les 100 plus grandes villes représentait à peine 4,3 % de la population mondiale. Ces mêmes 100 villes représentent aujourd'hui 7,5 % du total et près de 10,5 % pour les 100 plus grandes villes. Malgré un espace amplement ouvert, presque tout développement récent aux États-Unis est à moins d'un kilomètre des précédents développements.<sup>29</sup> Aujourd'hui encore, seulement 2 % de la superficie des États-Unis sont construits ou pavés. Seules les économies d'agglomération peuvent expliquer ce regroupement extrême des entreprises et des travailleurs dans les villes.

### *Tandis que les producteurs recherchent les économies d'échelle, l'agriculture se disperse alors que le secteur manufacturier forme des clusters*

Les activités agricoles s'étendent pour exploiter les économies d'échelle en production. Aux États-Unis, environ 1 500 kilos de produits agricoles sont produits annuellement pour nourrir chaque Américain, alors que les Chinois ne réservent que 600 kilos par habitant. En 2005, les terres agricoles moyennes aux États-Unis représentaient 20,4 hectares par exploitant agricole, en Australie 45 hectares et au Canada 47 hectares. La superficie moyenne d'une exploitation agricole au Brésil est d'environ 19 hectares.<sup>30</sup> Toutefois, les économies d'échelle en agriculture sont

généralement difficiles à atteindre dans des pays à revenu faible. La terre cultivée par exploitant ne représentait qu'une fraction de celle des pays industriels : 0,16 hectare en Chine 0,30 au Bangladesh et en Indonésie et 1,20 au Nigeria.<sup>31</sup>

À mesure que les pays se développent, leurs secteurs manufacturiers et des services deviennent plus importants, les entreprises s'entassent pour exploiter les économies d'agglomération. En France, au Royaume-Uni et aux États-Unis, 75-95 % de l'industrie sont centralisés (regroupés ou concentrés en fonction de l'activité économique globale), tandis que moins de 15 % sont dispersés.<sup>32</sup> Aux États-Unis, plus d'un tiers des moteurs de l'aérospatiale sont produits dans trois villes : Hartford avec 18 % environ de l'emploi total, Cincinnati et Phoenix avec 18 % à elles deux.<sup>33</sup> Avec le temps, la concentration spatiale des industries a augmenté aux États-Unis.<sup>34</sup> L'utilisation de l'espace continu sans tenir compte des frontières administratives et en fonction de la concentration des usines, plus de la moitié des 122 industries à 4 chiffres au Royaume-Uni sont localisées et seules 24 % sont dispersées. Le reste est réparti de manière aléatoire.<sup>35</sup>

L'aggrégation spatiale est plus prononcée dans les industries à hautes compétences et de haute technologie (équipement électronique informatique, instruments de contrôle de processus, semi-conducteurs et produits pharmaceutiques), que dans les industries légères. Cela converge avec les constatations documentées sur les effets à grande échelle dans les industries lourdes. Les industries à hautes compétences et de haute technologie ont une plus grande technologie de production à forte densité de capital. Elles sont également davantage susceptibles de bénéficier des divers mécanismes qui génèrent les économies externes, étudiés précédemment.

En République de Corée, le classement des industries par leurs économies de localisation suit le classement par leur concentration spatiale dans les villes. Les industries lourdes et de transport (métaux, produits chimiques et équipement de transport) tendent à se concentrer sur peu de villes hautement spécialisées pour profiter des externalités d'échelle locales, tandis que les industries traditionnelles ou légères à faibles externalités d'échelle (alimentaire et textile), sont plus dispersées.<sup>36</sup> Les industries de haute technologie (ordinateurs, aviation, instruments médicaux et composants électroniques) tendent à se concentrer plus fortement que les industries apparentées aux produits durables et équipements (travaux des métaux, industriel, réfrigération, matériel et équipement).<sup>37</sup> Les villes en République de Corée se sont de plus en plus spécialisées.<sup>38</sup>

### *Les services se sont encore plus fortement agglomérés que la fabrication*

À mesure que les pays passent à une phase de développement plus avancée, leurs économies sont de plus en plus basées sur les connaissances et orientées sur les services. La concentration spatiale de l'activité s'accroît également (chapitre 2).<sup>39, 40</sup> Les types d'économies d'agglomération évoluent à mesure que les progrès se développent. En particulier, à mesure qu'une économie devient plus dépendante des connaissances, les retombées de connaissances, qui nécessitent la proximité, gagnent en importance. Les observations suggèrent que les industries basées sur la connaissance sont spatialement concentrées.<sup>41</sup>

Les services sont encore plus agglomérés sur le plan spatial que la fabrication, et ce pour deux raisons. La première est qu'ils tendent à utiliser moins de superficie par employé. Les banques, les compagnies d'assurance, les hôpitaux et les écoles fonctionnent confortablement dans des immeubles qui permettent une économie de surface et une forte densité. La seconde, grâce aux économies externes, les services commerciaux disposent même un plus fort potentiel d'agglomération alors que les entreprises sont chacune au service de l'autre : toutes les banques ont besoin de publicité, toutes les agences de publicité ont besoin de banques. Le potentiel de co-dépendance et d'agglomération est ainsi intrinsèque aux services.<sup>42</sup>

Les services dominent parmi les industries les plus agglomérées aux États-Unis.<sup>43</sup> Leur concentration augmente dans les grandes villes américaines, entassant des emplois de services sur un rayon de plus de 20 kilomètres.<sup>44</sup> Entre 1972 et 1992, les emplois se sont davantage concentrés spatialement aux États-Unis, poussés principalement par la localisation croissante des activités de services dans les grandes villes,<sup>45</sup> tandis que les contés de petite et moyenne taille perdaient des emplois au profit des zones plus urbanisées.<sup>46</sup> Par exemple, dans le comté de Suffolk, dans le Massachusetts, qui inclut Boston, 35 % de la force de travail sont actifs dans les services commerciaux, c'est-à-dire presque le double de la moyenne nationale, qui est de 18 %.<sup>47</sup> Au Royaume-Uni, près de 60 % de l'ensemble des sociétés de capitaux à risque se trouvent à Londres.<sup>48</sup> Les bureaux de capitaux à risque basés à Londres favorisent l'investissement dans des petites et moyennes entreprises basées à Londres pour obtenir de meilleures informations : ils peuvent aisément visiter et surveiller ces entreprises. Avec la chute des coûts de communication, les services sont devenus plus échangeables, permettant aux

fournisseurs de profiter de spécialisation plus étroite et des économies d'agglomération. Par exemple, les services financiers peuvent être dégroupés en plusieurs catégories plus affinées de services bancaires aux particuliers, crédits à la consommation et financement, services bancaires commerciaux et entreprises, services bancaires à l'investissement, etc. Et, dans les services bancaires à l'investissement, il peut y avoir une spécialisation dans les fusions, acquisitions, financement d'entreprise, revenus fixes, gestion de dettes et autres.

### *Les villes facilitent les économies d'échelle de tous types*

Une usine géographiquement isolée peut bénéficier d'économies d'échelle internes mais, à moins qu'elle ne soit située dans une zone de densité, elle ne peut pas jouir des bénéfices compétitifs associés aux économies de localisation et d'urbanisation. Les grandes agglomérations et les villes rassemblent de grands pools de main-d'œuvre qualifiée et des fournisseurs d'intrants intermédiaires spécialisés et, ce faisant, renforcent les appariements employeur-employé et acheteur-vendeur. Le partage des intrants est un important canal pour l'émergence d'économies d'agglomération.<sup>49</sup> La densité de l'activité permet une spécialisation plus affinée et l'utilisation d'une plus grande variété d'intrants intermédiaires. Sur la moyenne de toutes les industries, la relocalisation d'une entreprise d'un lieu à moindre densité (inférieure ou égale à 499 employés voisins dans la même industrie), vers un lieu plus dense (10 000 à 24 999 employés voisins dans la même industrie) provoque une augmentation de 3 % de l'intensité d'intrants achetés.<sup>50</sup> La composition d'une ville est conditionnée par les possibilités d'économies d'agglomération et leur interaction avec les autres aspects du comportement micro-économique.

Les grandes villes qui comptent un plus grand nombre d'entreprises permettent aux travailleurs de se couvrir contre les risques spécifiques au secteur. Les villes spécialisées de petite taille exposent les travailleurs à davantage de risques de chocs spécifiques à l'industrie, mais fournissent des avantages d'adéquation spécifique favorables. Dans les deux cas, la concentration de l'activité économique réduit les coûts de recherche entre entreprises et travailleurs, donnant lieu à une réduction des postes non pourvus, à un moindre risque de perte d'emploi et à des durées de chômage moins longues. La grande diversité et la quantité des intrants à partager dans les villes impliquent également un appariement de meilleure qualité. Par exemple, grâce à la possibilité de meilleures adéquations,

on trouve dans les grandes villes de plus en plus de couples mariés dont l'homme et la femme sont titulaires d'un diplôme universitaire ; leur proportion est passée de 32 % en 1940 à 50 % en 1990.<sup>51</sup> Les villes facilitent la recherche d'intrants des producteurs et augmentent les possibilités de nouvelles expériences et découvertes pour les clients. Les exemples de diffusion aisée de l'information et de l'apprentissage social vont de simples dîners dans certains restaurants, au bouche à oreille dans les voisinages, en passant par les propagations de rumeurs.<sup>52</sup>

Les mécanismes d'apprentissage expliquent également l'agglomération dans les villes.<sup>53</sup> Comme Alfred Marshall le disait, lorsque les retombées de connaissance existent, « les mystères du commerce ne sont plus des mystères, c'est comme s'ils étaient tout simplement dans l'air. »<sup>54</sup> Les retombées de connaissance sont difficiles à mesurer, car rarement traçables à travers les transactions. À l'aide des citations de brevets, il est toutefois possible d'identifier des traces écrites pour certaines de ces retombées. Aux États-Unis, les brevets sont spatialement concentrés et les citations ont 5 à 10 fois plus de chances d'avoir été émises dans la même zone statistiques métropolitaine standard que le brevet de l'auteur.<sup>55</sup> Un autre courant de recherche se concentre sur les travailleurs en tant que vecteurs de connaissance primaires, ce qui suppose que les économies dont la mobilité de la main-d'œuvre est substantielle entre les industries expérimenteront une meilleure diffusion des idées et une plus grande croissance.<sup>56</sup>

### *Les économies d'agglomération sont intensifiées par la densité et atténuées par la distance.*

Les villes reflètent de toute évidence la demande de densité. Les gens choisissent de vivre les uns près des autres, payant des loyers élevés et tolérant la criminalité et l'engorgement. Cette densité permet de réduire les distances de tous types. Les villes sont ainsi des créatrices naturelles de marchés et constituent un canal pour les économies d'échelle internes et externes. Les entreprises sont attirées vers les zones de populations denses et à infrastructures concentrées par la possibilité de servir un vaste marché local depuis une grande usine et moyennant de faibles coûts de transports.<sup>57</sup> Des techniques de production comportant des rentabilités d'échelle croissantes mènent à de grandes usines employant de nombreux travailleurs. La main-d'œuvre forme en nombre forme un marché local important. En réduisant les coûts de transport, les villes à forte demande locale attirent les entreprises d'autres industries. Ainsi,

un processus auto-renforçateur d'agglomération qui débute avec l'extension du marché local augmente davantage la productivité industrielle.

Les usines situées dans des environnements économiques denses ont tendance à être plus importantes en taille.<sup>58</sup> À mesure que l'échelle du marché local s'accroît, les entreprises sont plus à même de sous-traiter leurs fonctions de services à des fournisseurs locaux.<sup>59</sup> Cette externalisation stimule davantage la concurrence et la diversité du marché local des services d'affaires, ce qui renforce encore l'externalisation. Les entreprises sont attirées par des endroits où la concentration des entreprises de leur industrie est importante et où la demande est forte.<sup>60</sup> Les nombreux travaux académiques, constamment étoffés, indiquent que le doublement de la taille d'une ville a pour effet d'accroître la productivité de 3 à 8 %.<sup>61</sup> En République de Corée, une unité de production dans une ville comptant 1 000 travailleurs pourrait, sans modifier sa gamme d'intrants, augmenter sa production de 20 à 25 % simplement en se réimplantant dans une ville possédant 15 000 travailleurs de la même industrie.<sup>62</sup> En outre, la concentration spatiale des personnes réduit le coût de la production de connaissance car la transmission d'information, la concurrence, l'espionnage, l'apprentissage, l'innovation et la commercialisation d'idées nouvelles en sont facilités.<sup>63</sup> Aux États-Unis, un taux impressionnant de 96 % des innovations proviennent des zones métropolitaines.<sup>64</sup>

Les économies d'agglomération sont influencées par l'étendue géographique, et la densité de l'activité économique et la distance entre agents économiques influencent les gains de productivité découlant des économies d'échelle (voir le tableau 4.3). Par exemple, doubler la densité de l'activité économique des régions européennes NUTS1 (Nomenclature des unités territoriales statistiques) peut donner lieu à une croissance de 0,42 % par an de la productivité totale des facteurs.<sup>65</sup> Des observations au Brésil et aux États-Unis montrent que doubler la distance avec les centres métropolitains denses réduit la productivité de 15 % ; une distance qui passe de 280 à 550 kilomètres réduit les profits de 6 %. Le concept de distance peut être généralisé, dans ce contexte, de la distance dans l'espace physique à la distance dans l'espace industriel. Par exemple, les retombées entre les industries sont plus probables si celles-ci partagent des équipements scientifiques communs.<sup>66</sup> Par ailleurs, la proportion dans laquelle la distance atténue les économies d'agglomération diffère en fonction des types d'agglomération. Ainsi, les retombées de connaissances qui dépendent d'une communication en face à face disparaissent plus

**Tableau 4.3 Les économies d'échelle s'amplifient avec la densité et s'atténuent avec la distance**

| Constatacion  | Sources de données   |
|---|--|
| <b>Les économies d'échelle s'intensifient avec la densité...</b>  |  |
| Une densité économique multipliée par deux augmente la productivité de 6 %  | Données de 1988 sur le rendement par ouvrier aux États-Unis (Ciccone et Hall, 1996)  |
| Une densité d'emploi multipliée par deux augmente la productivité de 4,5 à 5,0 %  | Données de la fin des années 80 sur la valeur ajoutée non-agricole par ouvrier dans les régions NUTS européennes (Ciccone, 2002)                             |
| Une augmentation d'un écart type sur la part de l'emploi des industries locales du même type au cours de la première période augmentera le niveau d'emploi de cette industrie de 16-31 % dans une deuxième période. | Données de cinq industries manufacturières traditionnelles dans 224 zones métropolitaines américaines entre 1970 et 1987 (Henderson, Kuncoro & Turner, 1995) |
| Une augmentation de 10 % de l'emploi des industries locales résulte en une augmentation de production d'une usine de 0,6 à 0,8 % pour le même niveau d'intrants.  | Données sur les villes-industries de la République de Corée pour 1983, 1989, 1991-93 (Henderson, Lee & Lee, 2001)  |
| <b>...et s'atténuent avec la distance.</b>  |  |
| Augmenter la distance au centre ville de 1 % conduit à un déclin de productivité de 0,13 %.   | Données de 1980 de 356 nouvelles entreprises de manufacture au Brésil, Hansen 1990   |
| Doubler la distance vers un centre de marché régional réduit les profits de 6 %   | Données de sociétés de fabrication d'auto-composants et de matériel agricole au Brésil et aux États-Unis (Henderson, 1994)                                   |
| Doubler le temps de transport vers un centre urbain réduit la productivité de 15 %  | Données de huit industries au Brésil (Sveikaukas et autres, 1985)  |
| Effet local (décalé et contemporain) sur la productivité de l'usine, mais pas d'effet du comté voisin   | Données sur la productivité au niveau de l'usine, 1972-92, dans 742 comtés américains (Henderson, 2003b)   |
| Les effets de l'emploi des entreprises locales sur l'ouverture de nouvelles usines s'atténuent rapidement dans les cinq premiers cercles concentriques de 1,6 km.   | 12 millions d'établissements américains selon la base de données de marchés de Dun & Bradstreet (Rosenthal & Strange, 2003)                                  |

Source : Équipe du Rapport sur le développement dans le monde 2009

rapidement avec la distance que par l'effet de marché intérieur.<sup>67</sup>

## Un portfolio d'endroits

Adam Smith a présenté les économies d'échelle, le facteur de mobilité et les coûts de transport comme essentiels à la compréhension de la nature et des causes de la richesse des nations. Toutefois, jusque dans les années 80, la plupart des économistes se sont contentés d'ancrer leurs recherches à un autre concept introduit dans *La richesse des nations*, celui de la « main invisible » de la concurrence parfaite.<sup>68</sup> Cependant, la concurrence parfaite est un concept théorique artificiel : il suppose des entreprises infinitésimales avec une influence négligeable sur les prix de marchés, même dans le voisinage direct de l'endroit où est située l'entreprise. Cette supposition de rendements d'échelle constants implique le soi-disant problème du « capitalisme de cour ». <sup>69</sup> C'est-à-dire que, dans le monde des rendements d'échelle constants, une production à petite échelle est aussi efficace qu'une



production à grande échelle ; ainsi, chaque foyer doit produire une gamme de biens et de services entièrement diversifiée dans sa propre cour. Lorsque les étudiants demandent à leurs professeurs d'économie de leur donner un exemple pratique d'une telle industrie, ils proposent souvent celui de l'agriculture de subsistance — de petites exploitations agricoles produisant du blé et du riz et dont les produits ne pourraient être différenciés entre les différents producteurs. Peu importe que, dans les pays qui étaient sortis de la pauvreté, la plupart des gens ne travaillaient plus dans les petites exploitations agricoles. Cela a conduit à des caractérisations de l'économie adaptées selon lesquelles toutes les entreprises et travailleurs étaient identiques, de sorte qu'une entreprise ou un travailleur pouvait être considéré représenter tout le monde. Les économies d'échelle posaient un problème : elles requerraient la reconnaissance du fait que la spécialisation différencie les hommes et les produits.

De temps à autre, la contradiction entre la croissance des rendements internes et la compétition parfaite refaisait surface et, à cause

de difficultés techniques, s'intensifiait avant de s'effacer à nouveau.<sup>70</sup> Puis, au cours des années 70, deux économistes de la Princeton University, proposèrent une solution technique pour modéliser les rendements d'échelle croissants, ouvrant ainsi la porte aux chercheurs vers cette même sphère que bon nombre d'entreprises et de travailleurs avaient pénétrée depuis la révolution industrielle.<sup>71</sup>

À la fin des années 80, les économies d'échelle étaient devenues un aspect familier des conversations sur les échanges internationaux. Au début des années 90, les théoriciens de la croissance avaient accepté la nécessité d'intégrer la concurrence imparfaite entre entreprises aux formulations agrégées d'une économie. Au milieu de la même décennie, ils commencèrent à montrer comment ces idées pouvaient être utilisées pour comprendre la distribution spatiale de l'activité économique, y compris l'essor des villes et agglomérations. Avec la nouvelle géographie économique, les chercheurs en sont venus à réaliser que la dichotomie entre les économies internes et externes était souvent erronée. Pourquoi ? Parce que dans la modélisation des micro-fondations des économies d'agglomération, c'est souvent l'interaction entre les économies d'échelle internes et d'autres influences, telles que les coûts de transport, qui a été à la source des économies externes.

### *Reconnaissance des économies d'échelle : les dernières avancées théoriques*

Les travaux sur les fondations microéconomiques des économies d'agglomération se sont multipliés au cours des 20 dernières années en associant les modèles des paradigmes résumés dans le tableau 4.4 à des perceptions de l'économie urbaine qui mettent l'accent sur la tension entre les bénéfices de la concentration de l'activité économique et les coûts résultant de la concentration spatiale.<sup>72</sup> En général, les chercheurs ont progressivement reconnu que la croissance économique a des impacts différents sur les entreprises et les employés en fonction de leurs secteur et localisation. La raison sous-jacente est l'attrait de la variété dans la consommation et les économies d'échelle dans la production, les raisons immédiates étant la différenciation des produits, la puissance de monopole, la spécialisation et les externalités de localisation.

La reconnaissance formelle des économies d'échelle, des externalités et de la concurrence imparfaite, ajustent plus étroitement la théorie économique au monde dans lequel vivent les décideurs politiques. Les implications de politiques de ces travaux résultent de la manière

**Tableau 4.4 Trente ans d'avancée théorique reconnaissent l'importance de ces économies d'échelle**

| Sujet                                 | Idées principales   | Publications clés  |
|---------------------------------------|---|--|
| Organisation industrielle, années 70. | Les rendements d'échelle croissants et la concurrence imparfaite peuvent être intégrés aux modèles économiques formels.   | Spence (1976) ; Dixit & Stiglitz (1977).   |
| Économie urbaine, années 70.          | Économies externes des villes et systèmes urbains : les différents niveaux d'agglomération sont liés aux fonctions de la ville.   | Mills (1972) ; Diamond & Mirrless (1973) & Henderson (1974).                                 |
| Commerce international, années 80.    | Les rendements d'échelle croissants et la concurrence imparfaite expliquent les échanges intra-branches entre pays à dotations similaires ; les dotations initiales peuvent, par le biais des échanges et de la spécialisation, influencer le taux de croissance à long terme ; les échanges libèrent les forces de convergence et de divergence. | Krugman (1980, 1981) ; Ethier (1982) ; Helpman & Krugman (1985) ; Grossman & Helpman (1995). |
| Géographie économique, années 90.     | Les activités de rendements d'échelle croissants sont caractérisées par l'agglomération et la concurrence imparfaite, tandis que les activités à rendements d'échelle constants restent dispersées et compétitives, permettant d'expliquer la répartition spatiale de l'activité économique et le développement des villes.                       | Krugman (1991) ; Fujita, Krugman & Venables (1999) ; Henderson (1999).                       |
| Croissance endogène, années 80.       | La concurrence imparfaite et les externalités liées aux connaissances ou au capital humain impliquent des rendements croissants agrégés et expliquent pourquoi les taux de croissances peuvent ne pas diminuer avec le temps et pourquoi les niveaux de richesse ne convergent pas entre pays.  | Romer (1986) ; Lucas Jr. (1988).   |
| Croissance endogène, années 90.       | La concurrence imparfaite explique pourquoi l'incitation aux dépenses en R&D ne diminue pas et les retombées de connaissances expliquent pourquoi les coûts de R&D baissent avec le temps, résultant en des produits améliorés qui alimentent la croissance.  | Romer (1990) ; Grossman & Helpman (1991) ; Aghion & Howitt (1992).                           |
| Croissance endogène, années 2000      | La concurrence imparfaite et l'entrée et la sortie schumpeteriennes d'entreprises, avec des entrées apportant de nouvelles technologies, expliquent comment la croissance et les politiques optimales d'un pays varient avec la distance à la frontière technologique ; l'accumulation de connaissances dans les villes mène à la croissance.     | Aghion & Howitt (2005) ; Rossi-Hansberg & Wright (2007) ; Duranton (2007).                   |

Source : Adaptation de Gill et Kharras 2007, tableau 1.8.

dont la production économique interagit avec les échanges, les idées et les villes.

- *Échanges intra-branches.* La principale idée issue d'une reconnaissance formelle de rendements d'échelle croissants et de la différenciation de produits est que les échanges peuvent avoir lieu entre économies semblables au niveau des dotations de facteurs : les échanges tant inter-branches qu'intra-branches peuvent être bénéfiques, la principale implication étant que les pays peuvent, en théorie, encourager certaines activités, en termes de rentabilité et assurer un avantage comparatif.
- *Économies mues par les idées.* L'idée étant que la nature non-concurrente des idées les différencie des autres facteurs de production, tels que le capital, la terre et la main d'œuvre, dans le sens où le marché peut sous-investir dans la création de nouvelles idées. La principale implication est que les gouvernements doivent, théoriquement, financer certaines lignes de recherche et développement, telles que celles qui assureront la continuité de l'avantage comparatif qu'un pays a acquis dans certaines régions.
- *Croissance basée sur la ville.* L'idée principale est que les activités qui affichent des rendements croissants générés par des facteurs externes à l'entreprise tendent à se concentrer dans les villes, tandis que celles sujettes à des rendements constants restent plus dispersées. L'implication principale est que les politiques visant à maintenir l'attractivité des villes pour les activités commerciales tout en faisant en sorte qu'elles restent vivables, deviennent plus importantes à mesure que les économies se développent.

Les systèmes urbains présentent certains modèles stylisés. Les grandes villes tendent à être plus diversifiées et orientées vers les services : elles innovent, inventent, engendrent de nouvelles entreprises et expulsent les industries matures.<sup>73</sup> Les petites villes tendent à être spécialisées sur le plan industriel : elles produisent ou fabriquent et reçoivent les industries relocalisées provenant de villes diversifiées.<sup>74</sup> La distribution relative ville-taille et la concentration industrielle dans des villes spécifiques tendent à rester stable dans le temps. Un système urbain a tendance à être constitué de quelques grandes villes diversifiées et de plusieurs villes plus petites et plus spécialisées.<sup>75</sup>

L'observation stylisée dans la plupart des pays est une hiérarchie urbaine de quelques grandes villes et de plusieurs petites villes aux fonctions économiques variées.<sup>76</sup> Au niveau mondial, les

« villes du monde » en haut de la hiérarchie, comme New York, Londres, Paris et Tokyo, sont caractérisées par une structure industrielle différenciée, basée principalement sur les services et une main d'œuvre disposant d'une large variété de compétences.<sup>77</sup>

### *Les petites villes se spécialisent, accueillant les industries à mesure que celles-ci arrivent à maturité et se relocalisent*

Même après le contrôle de l'avantage comparatif naturel, les externalités sont toujours importantes dans l'explication des modèles de spécialisation et de la diversité dans les villes (voir tableau 4.5). Aux États-Unis, la production des articles non conventionnels est plus concentrée dans différentes villes, tandis que les produits traditionnels standardisés sont concentrés dans des petites villes spécialisées. De manière comparable, au Japon, les petites villes sont spécialisées, tandis que les activités de faible technicité et la production standardisée de haute technologie sont localisées à l'étranger. De même, en Corée, les grandes villes sont plus orientées vers les services, tandis que les petites villes sont plus orientées vers la fabrication.<sup>78</sup>

**Tableau 4.5 Les économies d'agglomération varient selon la taille et le profil des villes et le cycle de vie des industries**

| Principale constatation   | Données  |
|---|--|
| Les économies de localisation sont plus importantes pour les industries lourdes, les économies d'urbanisation étant plus importantes pour les industries légères.   | Données pour les industries manufacturières à deux chiffres aux Japon (Nakamura, 1985).  |
| Les économies de localisation deviennent moins importantes, laissant la place aux économies d'urbanisation à mesure que les villes se développent en taille   | Données transversales pour les États-Unis et le Brésil (Henderson, 1986).  |
| Les économies d'échelle résultant des réservoirs de main-d'œuvre sont plus fortes sur les marchés plus récents et en expansion, tandis que celles des retombées de connaissance et de partage de biens spécialisés, sont plus importantes sur des marchés à maturité.   | Données annuelles sur l'emploi dans les entreprises dans quatre zones métropolitaines américaines et trois industries à deux chiffres (Hammond & Von Hagen, 1994).                 |
| Pour les industries d'équipement matures, il existe des observations d'économies de localisation mais aucune concernant les économies d'urbanisation ; pour les nouvelles industries de haute technologie, il existe des observations d'économies tant de localisation que d'urbanisation.  | Données recueillies au moyen d'un panel de 742 contés urbains pour la période 1970–1987 (Henderson, Kuncoro & Turner, 1995).   |
| Pour toutes les industries, les effets de la localisation et de l'urbanisation sont importants. Pour les industries traditionnelles la plupart des effets se dissipent au bout de quatre ou cinq ans, alors qu'ils peuvent persister plus longtemps pour les industries de haute technologie. Les plus gros effets sont généralement issus des conditions des trois ou quatre années précédentes dans le conté et la zone métropolitaine. | Données de cinq industries manufacturières traditionnelles et trois nouvelles industries de haute technologie dans 224 zones métropolitaines entre 1970 et 1987 (Henderson, 1997). |
| L'environnement industriel historique des villes est important. Dans des villes relativement matures, les économies d'urbanisation encouragent la croissance industrielle.  | Données de croissance des plus grandes industries (1956–87) dans 170 villes américaines (Glaeser et al., 1992).  |
| Pour les industries de haute technologie, l'augmentation d'1 écart type de la diversité dans la base manufacturière locale augmente la productivité de 60 %, mais la diversité n'a pas d'effet sur les industries standards (telles que le textile ou l'alimentaire).   | Données villes-industries pour la République de Corée, 1983, 1989, 1991–93 (Henderson, Lee & Lee, 2001).   |

Source : Équipe du Rapport sur le développement dans le monde 2009.

Les villes de taille moyenne ont tendance à se spécialiser dans les industries matures, pas dans les nouvelles, tandis que les grandes villes se spécialisent dans les services et non dans la fabrication.<sup>79</sup> L'amélioration de l'infrastructure et la baisse des coûts de transport a encouragé la production manufacturière standardisée à sortir des centres aux loyers élevés pour se diriger vers des villes plus petites. Dans les grandes villes, la production se focalise sur les services, la fabrication non standardisée et la recherche et le développement.<sup>80</sup> La relocalisation de la fabrication vers les banlieues a été documentée en Colombie, Indonésie, République de Corée et Thaïlande.<sup>81</sup> Il est fréquent de constater que les services ne se déconcentrent pas des centres des villes vers leurs banlieues.<sup>82</sup>

***Les grandes villes se diversifient, incubent de nouvelles idées et entreprises, et refoulent les industries matures.***

Les nouvelles entreprises démarrent souvent dans des villes diversifiées mais elles se déplacent vers des villes spécialisées une fois qu'elles sont arrivées à maturité. De toutes les nouvelles usines en France, par exemple, 84 % ont été créées dans des villes à diversité moyenne à supérieure.<sup>83</sup> Quelque 72 % des relocalisations d'entreprises sont effectuées à partir d'une zone à diversité moyenne à supérieure vers une zone à spécialisation moyenne à supérieure. Aux États-Unis, presque toutes les innovations de produits ont lieu dans des zones métropolitaines. La diversité industrielle et la grande taille d'une ville sont toutes bénéfiques à l'innovation de la production.<sup>84</sup> Au Japon, les usines-tests sont basées dans les grandes villes mais les usines assurant la production de masse sont, elles, basées dans les petites villes ou les zones rurales. Les entreprises jeunes semblent nécessiter une période d'expérimentation pour déterminer leur processus de production idéal.<sup>85</sup> Au début de la phase d'apprentissage, les villes diversifiées servent de « pépinières » aux entreprises pour tester une variété de processus. Une fois le processus idéal identifié, l'entreprise peut commencer sa production de masse dans des villes spécialisées, où toutes les entreprises similaires partagent les mêmes processus et les mêmes spécialisations.

Les différentes fonctions économiques que revêtent les villes sont soulignées par le groupement de sièges d'entreprises de différents secteurs et la concentration de services commerciaux dans quelques grandes villes, tandis que les usines de production de chaque secteur s'agglomèrent dans les petites villes spécialisées. En 1950, la différence de proportion de responsables et d'ouvriers de production entre villes

américaines était faible. Même si les plus grandes villes abritaient déjà davantage de responsables, il n'existait pas de classement évident par taille de ville. En 1980 toutefois, les différences entre villes avaient significativement augmenté et un classement par taille avait clairement émergé. Les grandes villes se sont spécialisées dans la gestion et l'activité intensive en information nécessitant des contacts en face à face alors que les petites villes se spécialisaient désormais dans la production. Ce modèle s'est encore renforcé au cours des années 90.<sup>86</sup>

De nombreux historiens des échanges commerciaux et de l'économie soutiennent que les coûts supplémentaires de coordination et de supervision des entreprises établies dans plusieurs endroits, par rapport aux entreprises intégrées, ont sensiblement baissé après des développements clés dans les technologies du transport et des communications, mais aussi grâce à de nouvelles pratiques de gestion.<sup>87</sup> Grâce au progrès technologique dans les transports et les télécommunications, il est devenu moins coûteux pour les entreprises de séparer les infrastructures de production de leurs sièges et des infrastructures de gestion. Les entreprises peuvent installer leurs infrastructures de production dans des environnements spécialisés dans un seul secteur et leurs sièges dans une métropole à concentration de main-d'œuvre spécialisée dans les services commerciaux. En outre, les coûts réduits de communication qui rendent les productions des industries de services moins chères (par la transmission électronique), n'ont pas entraîné la « mort par la distance » ni le passage des villes dans l'ombre, contrairement à de nombreuses prédictions.<sup>88</sup> Dans ce contexte, si la distance est devenue moins importante dans la transmission d'informations, son importance s'est accrue dans la transmission du savoir. Les télécommunications peuvent compléter, mais ne remplacent pas les interactions en face à face, qui impliquent plusieurs formes de communication simultanées, notamment le langage non verbal et la communication orale (voir encadré 4.5).<sup>89</sup> La répartition géographique des domaines commerciaux Internet suggère qu'Internet est un complément aux interactions individuelles (principalement dans les villes) mais également aux moyens de communication à distance tels que le téléphone ou le courrier postal.<sup>90</sup>

***Les activités de spécialisation des villes sont stables, de même que les distributions ville-taille***

Les externalités impliquent que l'histoire joue un rôle. En effet, les tendances récentes des industries

#### ENCADRÉ 4.4 *Lorsque les semis et les moissons ont lieu à différents endroits : Accroissement de l'interdépendance des villes.*

Les spécialistes urbains et les économistes ont longuement débattu de la question de savoir si ce sont les villes spécialisées ou celles qui sont diversifiées qui génèrent le plus de croissance. Les villes étroitement spécialisées créent de plus grandes économies d'agglomération, la productivité d'une entreprise augmente donc avec la proximité d'entreprises similaires. Par ailleurs, une combinaison variée d'activités augmente les chances des villes de se développer, particulièrement dans les nouveaux secteurs. Principale constatation : la diversité et la spécialisation sont importantes mais à différents points du cycle de vie d'une entreprise. Un système urbain « équilibré » n'est pas un système dans lequel toutes les villes sont spécialisées ou diversifiées de manière similaire, mais un système dans lequel coexistent des villes diversifiées et des villes spécialisées.

Pour les jeunes entreprises, la diversité urbaine est plus importante. Un homme d'affaires débutant peut ne pas connaître tous les détails du produit à fabriquer, quels composants utiliser, où s'approvisionner, quels ouvriers engager et comment financer l'entreprise. Les entreprises appartenant à des secteurs différents et utilisant des technologies similaires sont plus susceptibles de partager des informations sur de nouvelles pratiques et technologies que des entreprises du même secteur. Pour les entreprises d'industries plus standardisées ou matures, la spécialisation urbaine est plus importante. Ces entreprises bénéficient généralement moins de la flexibilité de la diversité urbaine et, en se localisant dans un environnement spécialisé, elles peuvent mieux tirer avantage des économies d'agglomération urbaine. Par exemple, les firmes automobiles de Détroit diminuent leurs coûts en partageant les fournisseurs de pièces, tout comme les fabricants de vêtements de villes comme San Pedro Sula (Honduras) bénéficient

de vastes marchés de main-d'œuvre qui aident les travailleurs à se déplacer entre les usines à mesure que le marché s'adapte aux fantaisies et caprices de la mode.

Les clusters de d'entreprises semblables sont parfois promus comme constituant le meilleur environnement pour l'innovation. Toutefois, certaines études constatent que des métropoles diverses sont plus propices à la création de nouveaux produits et processus. Par exemple, l'adoption de machines contrôlées par ordinateur pour la découpe des métaux s'est effectuée plus rapidement dans des situations où de nombreuses entreprises (allant des fabricants de fourneaux jusqu'aux producteurs d'avions) avaient des besoins techniques semblables tout en n'étant pas des concurrentes directes les unes pour les autres. Les entreprises pour lesquelles l'innovation est importante (comme les producteurs d'électronique) préfèrent la diversité durant les premières phases d'innovation, puis se relocalisent dans des villes spécialisées pour la production de masse. Pour la fabrication et les services, contrairement à l'agriculture, les « semences » et les « récoltes », peuvent s'effectuer dans des endroits différents.

Tout comme le développement des produits et la production de masse, la gestion et la production peuvent avoir lieu dans différents endroits. Il y a un demi-siècle, les difficultés liées à la gestion des affaires à distance forçaient les entreprises à garder leur siège et leurs bureaux de gestion près de leur usine. La baisse des coûts de transports et de communication aidant, il est désormais beaucoup plus facile de gérer la production depuis un lieu distant (voir chapitre 6).

En conséquence, de nombreuses entreprises ont séparé spatialement la gestion de la production, recherchant les meilleures conditions possibles pour chacune. Pour le siège, cela

signifie des lieux où se trouvent d'autres sièges et où ces entreprises peuvent, par exemple, partager services juridiques et agences de publicité ; pour les installations de production, cela signifie des lieux où sont installées d'autres usines. Les sièges sont généralement situés dans les grandes villes car les services aux entreprises ont tendance à bénéficier d'importantes économies d'agglomération, sont moins intensives en terre et emploi et du personnel hautement qualifié disposé à payer le prix pour les avantages de la vie dans une grande ville. Si les marchés fonciers fonctionnent bien, l'augmentation des prix du terrain poussent les établissements de production à se relocaliser dans des villes plus petites et plus spécialisées.

Les villes des États-Unis en sont une bonne illustration. En 1950, le rapport responsables-employés de production était le même dans des villes de tailles différentes. En 1990, toutefois, les villes entre 75 000 et 250 000 habitants comptaient 20 % de responsables de moins par employé de production, que la moyenne nationale et les villes de 1,5 à 5 millions d'habitants étaient à 50 % au-dessus de la moyenne nationale. On observe une tendance similaire dans d'autres pays comme la France et l'Allemagne.

Les décideurs doivent être conscients de ces évolutions. Cette interdépendance croissante se manifestant par des relocalisations d'usines depuis les grandes villes, les gouvernements peuvent être tentés de leur retirer les ressources. Cela tuerait la poule aux œufs d'or, car ces relocalisations dans des villes plus petites et plus spécialisées ne constituent qu'une phase ultérieure dans le cycle de vie des entreprises auxquelles plusieurs grandes villes ont donné naissance.

Source : Contribution de Diego Puga.

en matière de localisation sont fortement influencées par l'environnement industriel historique des villes et, donc, par les économies de localisation. Ces aspects intangibles incluent le stock local de connaissance pertinent pour une industrie ou une force de travail ayant acquis des compétences spécifiques. Deux entreprises qui seraient identiques dans la même ville peuvent bénéficier différemment de l'agglomération locale en fonction du temps que chacune a déjà passé dans la ville. De même, deux villes identiques offriraient des types différents d'économies externes en fonction de leurs histoires respectives.<sup>91</sup>

Les influences de l'histoire et de la spécialisation corroborent la stabilité observée dans la

distribution des tailles de villes et la concentration industrielle dans des villes spécifiques avec le temps. À l'intérieur des pays, les tailles relatives des villes tendent à rester inchangées. Parmi les spécialistes urbains, ce phénomène est souvent représenté comme une relation récurrente entre la taille d'une ville par rapport à la plus grande ville du pays, connue sous le nom de loi Zipf : la taille de la population d'une ville par rapport à la ville dominante est inversement proportionnelle à son rang dans la hiérarchie nationale des villes.<sup>92</sup> On observe également une persistance de la concentration dans des villes spécifiques.<sup>93</sup>

Parmi les industries à maturité, la persistance des modèles de l'emploi à travers les villes est

#### ENCADRÉ 4.5 *Les villes poursuivent leur développement à mesure que les coûts de communication chutent*

À mesure que les télécommunications s'améliorent, les villes se développent et deviennent une plateforme d'interactions et de transferts de connaissances. Des études récentes aux États-Unis et au Japon documentent les rôles complémentaires des télécommunications et des interactions en face à face : les gens physiquement proches les uns des autres s'appellent plus souvent.

Une interprétation est que les interactions en face à face génèrent plus de demande d'interactions au téléphone. Depuis le milieu des années 80, lorsque les télécopies et, plus tard, les courriels sont devenus omniprésents, les voyages d'affaires ont augmenté de plus de 50 %. Une autre indication des interactions individuelles résultant de la baisse des coûts des télécommunications est la croissance phénoménale des articles d'économie coécrits — de 12 % dans les années 60 à 56 % dans les années 90. Les co-écritures

locales, inter-états et internationales ont toutes augmenté. Les télécommunications améliorées renforcent les interactions de longue distance, sans que cela se fasse aux dépens des interactions locales.

Les idées devenant plus complexes et plus difficiles à communiquer, la valeur de l'interaction en face à face augmente et les villes deviennent encore plus importantes. Par ailleurs, si les villes sont le centre de la technologie de télécommunication, les améliorations en technologie de l'information renforceront leur rôle économique. L'essor de l'industrie multimédia de New York indique l'avantage comparatif des grandes villes dans la facilitation des flux d'informations complexes des industries de pointe. Dans le monde en développement, la montée de Bangalore est un cas éloquent.

Sources : Gaspar et Glaeser, 1998 ; Huber, 1995 ; Sassen, 1991 ; Gottman, 1977.

forte dans le temps et la convergence de l'emploi par industrie individuelle entre les villes est faible. Cette persistance intervient malgré des taux de rotation élevés des usines et de l'emploi dans les industries manufacturières individuelles et en dépit de nombreuses indications que les usines se relocalisent lorsque changent les conditions des salaires locaux et de la demande.<sup>94</sup> Historiquement, certaines villes sont passées par d'importantes restructurations sectorielles mais elles se sont avérées être des exceptions.<sup>95</sup>

La persistance de la concentration de l'emploi d'une industrie dans des villes spécifiques, qui implique le « verrouillage » de la structure industrielle, peut être expliquée par les économies de localisation. Ces villes sont plus compétitives pour retenir, dans la durée, les usines et les emplois de cette industrie. Une plus grande échelle d'activité industrielle propre signifie, historiquement, que les entreprises, dans la localité concernée, opéreront aujourd'hui de manière plus productive avec une plus grande capitalisation de connaissances concernant la technologie, les sources d'approvisionnement d'intrants de différentes qualités et la culture locale et ses effets sur le climat juridique, commercial et institutionnel. Ces avantages de localisation conviennent aux industries manufacturières plus traditionnelles.<sup>96</sup> Ils expliquent la longévité de nombreux clusters industriels dans certains endroits, comme, par exemple, le

cluster de la coutellerie de Solingen, en Allemagne, qui existe depuis 1348.<sup>97</sup>

Il y a aussi une indication de la persistance de la concentration de services particuliers dans des villes spécifiques. Le commerce américain des fonds mutuels a débuté à Boston en 1924, lorsque la Massachusetts Investment Trust fut créée. Aujourd'hui, Boston abrite toujours près d'un tiers de l'emploi des fonds mutuels et des services de gestion des biens aux États-Unis. Le secteur de l'assurance de Hartford, encore plus ancien, date de la fin du 18<sup>e</sup> siècle. Les marchands locaux assuraient entre eux les expéditions commerciales outre-mer des uns et des autres en partageant leurs bénéfices et pertes. Ces arrangements informels se développèrent pour former de grandes compagnies d'assurance, à commencer par la Hartford Fire Insurance Company, en 1810. D'autres grands assureurs de Hartford, dont Aetna, Connecticut General et Travelers, ont été fondés dans la première moitié du 19<sup>e</sup> siècle. Hartford est toujours connue comme « la ville de l'assurance » et possède une large gamme de produits associés, tels que l'assurance vie, l'assurance santé, la protection incendie/maritime/accidents et les fonds de pension.<sup>98</sup>

#### Appréhension des forces du marché

Au cours du siècle dernier, les producteurs et travailleurs du monde en développement ont cherché, et souvent trouvé, leurs fortunes dans les villes et agglomérations. Dans les trente dernières années, des chercheurs ont analysé et de mieux en mieux appréhendé les gains engendrés par des agglomérations urbaines de tailles et formes différentes. Cependant, il n'est pas encore certain que les décideurs politiques apprécient la puissance brute de ces forces du marché et les bénéfices résultant de leur exploitation.

Plus de la moitié des gouvernements du monde en développement sondés en 2005 par la Division de la population des Nations Unies avaient exprimé le souhait d'apporter des changements majeurs à la distribution spatiale de leurs populations. Près des trois-quarts des hauts fonctionnaires des pays en voie de développement ont exprimé un fort désir de mettre en œuvre des politiques visant à réduire la migration vers les zones urbaines ou pour inverser les tendances de cette migration urbaine.<sup>99</sup> Nombreux sont ceux, dans les pays développés, qui craignent également l'urbanisation des pays en voie de développement. « La croissance explosive des villes à travers le monde — particulièrement le développement de ces énormes métropoles de la taille d'une nation dans le Tiers-Monde — inquiètent les chercheurs et représentants du



gouvernement américains. L'une de leurs principales préoccupations : « que les mégavilles servent de plus en plus d'incubateurs aux maladies, aux bouleversements économiques et aux crises politiques sans fin ». <sup>100</sup> Cette inquiétude a trouvé un écho dans le sommaire du Colloque mondial des villes 2006, tenu dans le but d'aborder le problème « des mégavilles avec des méga-problèmes ». <sup>101</sup> La principale conclusion en a été que « les villes du monde développé ont, historiquement, été les moteurs de la croissance économique. Mais de nombreuses villes du Tiers-Monde sont tellement dysfonctionnelles, qu'elles freinent le progrès économique ». <sup>102</sup>

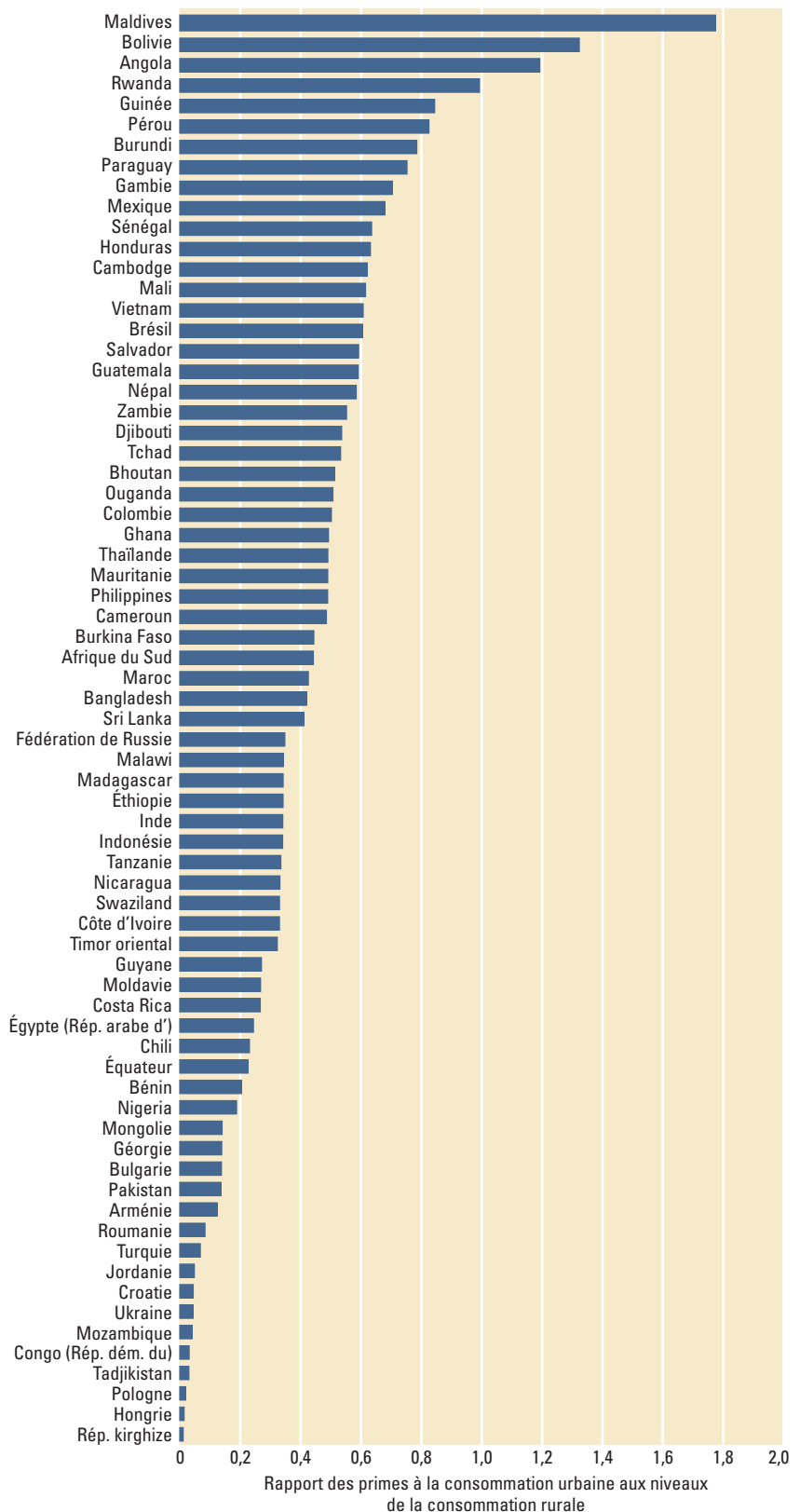
Parmi les solutions préconisées : ralentir la migration massive vers les villes, décongestionner les plus grandes villes du monde en développant en construisant de nouvelles villes et faire des plus grandes villes des centres d'activités de haute technologie plus vertes. Ces solutions trahissent toutes une méconnaissance potentielle coûteuse des forces du marché qui meuvent les transformations spatiales pour le développement économique.

### *Une crainte non justifiée de l'urbanisation*

Les activités économiques dans les zones urbaines représentent jusqu'à 80 % du PIB dans des pays plus urbanisés et industrialisés. La part urbaine de l'activité économique dans les pays moins développés représente environ 50 %. À elles seules, les 10 plus grandes zones métropolitaines du Mexique, qui représentent un tiers de la population du pays, génèrent 62 % de la valeur ajoutée nationale. <sup>103</sup> Au Vietnam, où la part de la population urbaine est de 30 %, la part des villes dans la production nationale est de 70 %. En Chine, 120 villes produisent les trois-quarts du PIB du pays. <sup>104</sup> Les villes apportent clairement une contribution économique dominante, même dans les pays pauvres et à revenus intermédiaires.

De nombreuses observations témoignent également de ce que les zones urbaines des pays en développement, dont celles des pays les plus pauvres d'Afrique, dégagent des économies externes. La consommation des foyers urbains et ruraux d'un large échantillon représentatif de pays en développement montre que les personnes présentant des caractéristiques observables similaires jouissent d'une consommation plus élevée attribuable uniquement à leur situation urbaine. Ces gains varient de 2 % en Hongrie, République kirghize et Pologne, à 30 % au Costa Rica, en Éthiopie, en Inde, en Roumanie et en Tanzanie, et jusqu'à plus de 80 % en Angola, en Bolivie et au Rwanda (voir figure 4.1).

**Figure 4.1 La prime urbaine pour la consommation des ménages peut être considérable**



Source : Calculs de l'Équipe du Rapport sur le développement dans le monde 2009 basés sur 120 enquêtes auprès des ménages dans 75 pays.

Ces magnitudes rendent futiles les tentatives de restriction des décideurs politiques sur les flux de personnes vers les zones urbaines. Même lorsque ces restrictions ont endigué la migration urbaine, les coûts économiques ont été élevés. Les politiques chinoises visant à restreindre la migration vers les zones urbaines jusqu'à la fin des années 90 ont retardé l'urbanisation et fait en sorte qu'entre la moitié et les deux-tiers des villes chinoises sont, aujourd'hui, trop petites. Pour la ville chinoise typique, le fait d'être trop petite se traduit par une perte d'environ 17 % de la production nette par travailleur ; pour au moins un quart des villes, ces pertes peuvent varier entre 25 et 70 %.<sup>105</sup>

### *Une préoccupation mal placée quant à la taille des villes et non à leur fonction*

Les perspectives de prospérité, et même de survie, d'une ville sont déterminées par le degré d'adaptabilité de cette fraction du territoire aux demandes changeantes du marché. Sachant que la terre est un facteur immobile essentiel à la production de toute activité, les choix qu'offrent les villes sur le plan immobilier influencent

l'ampleur des économies externes et la nature et la spécialisation des économies urbaines. Pour attirer les investisseurs, une ville doit satisfaire aux demandes de ses industries dominantes ou en expansion à la fois en termes immobiliers et d'équipements. Par exemple, les services professionnels et financiers nécessitent des espaces de bureaux importants, ce qui peut être fourni plus efficacement à la verticale dans des immeubles de bureaux. La fabrication nécessite de grandes surfaces de terre pour les usines de production de biens et pour des entrepôts de stockage des produits et des matériaux. Les secteurs du loisir, du tourisme et du divertissement requièrent des zones urbaines piétonnes agréables à haute visibilité et des espaces de vente.

La capacité et la facilité pour une ville d'adapter son territoire à différents usages en fonction des besoins changeants du marché détermineront sa croissance durable. Les 800 dernières années à Hong Kong (Chine) et les 300 dernières à New York montrent l'importance des marchés dans leur rôle de signallement et de mise en œuvre du renouvellement urbain (voir encadrés 4.6 et 4.7). À New York, les échanges mercantiles s'étendirent hors de l'industrie du transport initiale. À son tour, l'industrie des échanges mercantiles permit l'avènement d'un secteur financier moderne dans la ville. À la fin du 19<sup>e</sup> siècle, les traders de New York prospérèrent en partageant l'accès non seulement à l'infrastructure physique de transport (les ports, canaux et chemins de fer), mais également aux intrants intermédiaires de services spécialisés non disponibles ailleurs (comme les lignes maritimes régulières, grossistes et courtiers maritimes). Plus tard, ces intrants aux échanges constituèrent les fondations des intrants partagés dans la finance avec la souscription d'assurance maritime, base qui donnera lieu à d'autres formes d'investissement.<sup>106</sup>

Les villes qui fournissent des marchés financiers et de la propriété fluides et d'autres institutions en soutien — comme la protection des droits de propriété, l'application des contrats et le financement du logement — seront plus à même de prospérer à long terme, à mesure que les besoins des marchés évoluent. Les villes prospères ont assoupli les lois relatives au zonage afin de permettre aux utilisateurs de forte valeur d'encherir pour les terrains de haute valeur — et ont adopté des réglementations d'aménagement du territoire flexibles pour s'adapter à l'évolution de leurs rôles.

### *Un besoin d'action adéquate face aux déséconomies*

Les avantages des économies d'agglomération résultent de la densité de l'activité économique.

#### **ENCADRÉ 4.6** *Hong Kong (Chine) : les forces du marché ont ouvert la voie et le gouvernement a suivi*

Hong Kong (Chine), d'une superficie d'environ 1 000 kilomètres carrés, moins d'un quart de la superficie de l'État de Rhode Island, fut d'abord un village de pêcheurs. Au 13<sup>e</sup> siècle, Hong Kong, une île vallonnée et stérile, connut son premier boom démographique lorsque les Chinois fuirent le continent pour échapper à la guerre et à la famine. Les gens vivaient de la production du sel, de la chasse aux perles et du commerce de la pêche. Entre 1650 et le 19<sup>e</sup> siècle, Hong Kong fut également un avant-poste militaire et une base navale, tandis que son économie continuait à dépendre du commerce. À la fin de la Seconde guerre mondiale en 1945, la population de Hong Kong avait diminué de plus de la moitié par rapport à son niveau d'avant-guerre (1,6 millions d'habitants).

Dans les années 1950 et 1960, Hong Kong se lança dans la fabrication de boutons, de fleurs artificielles, de parapluies, de textiles, d'email, de chaussures et de plastiques. Des camps de squatters fournissaient le logement aux masses et conduisirent à de nombreux désastres — comme l'incendie de Shek Kip Mei — jusqu'à ce que le gouverneur réagisse en construisant des immeubles résidentiels à étages. Les conditions du logement public

étaient élémentaires, avec des installations communes pour cuisiner. Depuis plusieurs décennies, le secteur privé fait preuve de plus d'engagement et d'intérêt pour le redéveloppement urbain.

Entre 1960 et 1980, le gouvernement expérimenta le renouvellement urbain et le redéveloppement exhaustif pour améliorer les conditions environnementales, la circulation du trafic et les équipements communautaires. Pendant les décennies suivantes, la flexibilité dans l'aménagement du territoire et la participation du secteur privé s'avérèrent cruciales pour satisfaire aux demandes de logement, de commerce, de l'industrie, des transports, des loisirs et d'utilisation communautaire. Cette combinaison a permis à Hong Kong (Chine) de prospérer et de devenir le centre régional d'affaires et de services financiers qu'il est aujourd'hui.

Dans la tradition de l'interventionnisme minimal du gouvernement à Hong Kong, le secteur privé fut la force motrice à la base de la transformation urbaine. Le gouvernement a cédé le redéveloppement urbain à une organisation spécialisée motivée par des intérêts de développement privés.

Source : Adams et Hastings, 2001.

### ENCADRÉ 4.7 Réinvention et renouveau : comment New York est devenue une ville formidable

New Amsterdam fut créée en 1614 en tant que colonie hollandaise. Passée aux mains des Britanniques, elle devint New York en 1664. Manhattan, le Bronx, Brooklyn, le Queens et Staten Island furent rassemblées en 1898 pour former l'agglomération new yorkaise que nous connaissons aujourd'hui. Au cours de son histoire, New York s'est continuellement reconstruite, réinventée, et renouvelée. Autrefois le centre de la fourrure et du transport grâce à son port naturel, la ville de New York est aujourd'hui devenue un centre financier mondial et un phare régional des médias de masse, des arts et des technologies de l'information et des télécommunications (TIC), de l'innovation et de la recherche médicale. La région métropolitaine de New York abrite plus de 18,7 millions d'habitants et possède un PIB de 1 133 milliards de dollars, faisant de cette ville la seconde plus grande agglomération urbaine du monde après Tokyo. Le produit métropolitain brut de New York représentait 590 millions de dollars en 2005, soit la plus grande économie régionale des États-Unis. Si c'était un pays, New York serait le 7<sup>e</sup> plus grand pays devant la Suisse. Avec plus de 56 000 dollars, sa production par habitant est la deuxième plus élevée au monde.

Une revue de ses 4 quartiers révèle la souplesse et la capacité d'adaptation de la ville.

**SoHo.** Au 18<sup>e</sup> siècle, SoHo était une zone agricole. Au début du 19<sup>e</sup>, il était devenu un quartier résidentiel, habité par la classe fortunée puis peu après par la classe moyenne. Le développement rapide attira vite de nombreuses entreprises. Hôtels, théâtres, magasins, hôtels particuliers, salles de spectacles, casinos, maisons closes apparaissent sur Broadway. Dès les années 1880, l'industrie du textile s'établit dans la région. Dans les années 1950, les artistes affluent en masse vers la région attirés par des loyers peu élevés, résultat du mouvement des populations, de l'industrie et

du commerce vers les quartiers résidentiels. En octobre 1962, le City Club de New York caractérisait SoHo comme un taudis commercial. Aujourd'hui toutefois, la région autrefois appelée les *Hell's Hundred Acres* (« Cent acres d'enfer »), est un quartier d'affaires et commercial animé et abrite l'université de New York.<sup>a</sup>

**Wall Street.** Le quartier financier est l'un des quartiers les plus célèbres et les plus vieux de la ville. Aujourd'hui le quartier de Wall Street fait partie du District 1 de la communauté de Manhattan, qui s'étend du sud de Canal Street jusqu'au bout de Manhattan à Battery Park et inclut Governor's Island. Il abrite la Bourse de New York et le NASDAQ, les deux plus grandes bourses du monde.

Le nom de la rue était à l'origine De Wall Straat, en référence aux agriculteurs wallons, des Belges qui constituaient la majorité des résidents de New Netherland autour de Fort Amsterdam en 1630. La ceinture de castor était le produit le plus important à New Netherland. Le commerce a encouragé une nouvelle activité de production alimentaire, de bois, de tabac et, finalement, d'esclaves. À la fin du 18<sup>e</sup> siècle, se trouvait au pied de Wall Street un platane d'Occident sous lequel les traders et spéculateurs se rassemblaient pour commercer de manière informelle. En 1792, cet arrangement fut formalisé par l'Accord de Buttonwood, qui jeta les bases de la Bourse de New York.

**Meatpacking District.** En 1969, lorsque Vincent Inconiglios emménagea à Gansevoort Street, dans le quartier des abattoirs, c'était encore un no man's land. Le quartier était caractérisé par une abominable puanteur. En bas de la rue de M. Inconiglios se trouvait une usine de cornichons, et un importateur de melons espagnols occupait la boutique du bas. Le quartier grouillait de barils de carcasses, de viande et d'hommes en tabliers blancs maculés de sang. En une génération,

la transformation du Meatpacking District fut aussi totale que le contraste entre le jour et la nuit.<sup>b</sup> Aujourd'hui, plus de 35 sociétés de grossistes en viandes y sont toujours installées. Toutefois, le quartier abrite maintenant des restaurants haut de gamme, des galeries d'art, une galerie de produits de mode et des boîtes de nuit qui profitent des espaces énormes des anciens abattoirs. Les prix de l'immobilier y ont explosé. M. Inconiglios payait 50 dollars par mois à l'époque où il a emménagé dans le quartier. En 2007, le Carlyle Group et Sitt Asset Management ont acquis deux immeubles sur West 14th Street pour 70 millions de dollars.<sup>c</sup>

**Williamsburg.** Après avoir été un port commercial prospère, Williamsburg s'est reconverti en une riche agglomération industrielle après la guerre de Sécession. Avec la reconstruction du pont de Williamsburg en 1903, de nombreuses familles juives qui vivaient à Lower East Side, à Manhattan, ont traversé East River pour chercher une meilleure qualité de vie à Williamsburg. Lorsque les industries ont quitté la région dans les années 60 et 70, Williamsburg est devenu un ghetto d'immigrants. Mais les loyers peu élevés ont également fait de ce quartier un centre artistique. Le quartier a évolué vers un mélange d'Italiens, de Polonais, d'hispanophones et de Juifs hassidiques. En 2005, New York a autorisé des changements d'aménagement du territoire qui permettent l'ouverture d'espaces, de parcs, de logements abordables et l'installation d'industries légères. Aujourd'hui, les prix varient de 700 à 900 dollars le mètre carré et les aménagements du front d'eau se chiffrent dans les millions.<sup>d</sup>

Sources : Seeman et Siegfried, 1978 ; Shaw 2007 ; Biedermann, 2007 ; Lynch et Mulero, 2007.

a. Seeman et Siegfried, 1978.

b. Shaw, 2007.

c. Biedermann, 2007.

d. Lynch et Mulero, 2007.

Tels sont les avantages dont bénéficie une start-up dans les technologies de l'information qui s'établit dans la Silicon Valley ou un bouquiniste qui s'installe à proximité d'autres bouquinistes sur la route Dadabhai Naoroji à Mumbai, en Inde. Alors que le secteur financier de Londres est essentiellement concentré sur quelques miles carrés de la City et de Canary Wharf, les entreprises financières bénéficient également de leur établissement dans le reste du Grand Londres. Elles bénéficient de leur situation à proximité des autres entreprises, dans des industries similaires ou différentes et, à moins qu'elles ne se déplacent toutes ensemble, elles perdraient ces avantages si elles se délocalisaient, même

vers des endroits où la main-d'œuvre et le prix du terrain sont moins chers.

Mais des villes plus grandes et des densités économiques plus fortes apportent également leur lot de problèmes. Pour les populations et les entreprises, la vie en ville a un coût, tant dans les pays en développement que dans les pays développés. La vitesse de circulation à Londres est d'environ 11 miles/heure,<sup>107</sup> ce qui correspond à celle d'un attelage il y a cent ans. Pékin est célèbre pour son nuage de pollution. La terre à Mumbai compte parmi les plus chères au monde. Un taux de criminalité élevé est un aspect de la vie en ville dont les citoyens s'accrochent à travers le monde. Des millions de

citadins vivent dans des taudis surpeuplés, avec un accès de mauvaise qualité ou inexistant aux équipements de base et aux services. Tels sont les coûts de la densité : des « déséconomies » d'agglomération.

La source principale de ces déséconomies est la pénurie de terres aux endroits où les économies d'agglomération se fixent. La terre est limitée et, à mesure que la croissance économique s'installe, elle doit être utilisée avec de plus en plus d'intensité. Un bon exemple est Manhattan (New York), dont la superficie fait moins de 35 miles carrés. En 1800, sa densité de population était d'un peu moins de 3 000 habitants par mile carré. En 1850, elle est passée à environ 23 500 habitants et connut même un pic à plus de 100 000 habitants en 1910. Aujourd'hui, la densité de la population est d'environ 70 000. La quantité de terres étant fixe, leur aménagement peut, au bout du compte, tempérer tout éventuel bénéfice supplémentaire généré par les économies d'agglomération. Le moyen de compenser l'offre fixe d'un facteur de production est d'y substituer d'autres facteurs et la multiplication des gratte-ciels dans de nombreuses grandes zones urbaines illustre cette substitution du capital à la terre. La construction de réseaux de métros dans de nombreuses grandes villes des pays développés en est un autre exemple. Toutefois, cette substitution a ses limites et la pénurie croissante de terres dans les villes mènent à l'augmentation des loyers et la congestion entraîne des coûts pour les travailleurs et les entreprises.

De meilleurs transports peuvent, en réduisant la distance économique à la densité, faire de la terre une ressource moins critique. En effet, avec la baisse à long terme des coûts de transports, les villes se sont développées. En 1680, Londres ne faisait que 4 miles carrés et, à cause des difficultés de transport, plus de 450 000 habitants s'entassaient sur cette petite surface. En 1901, la ville s'était étendue sur 24 miles carrés et la densité de population moyenne avait chuté à 79 000 habitants. En 2001, les 627 miles carrés de la ville avaient une densité de population de 13 203 habitants par mile carré. L'expansion d'une ville signifie que des millions de navetteurs doivent être transportés à partir des banlieues, que d'importants volumes de marchandises doivent être livrés dans les magasins et que les produits manufacturés doivent être expédiés hors de la ville. Tout cela mène à une congestion, ou des déséconomies d'échelle, qui réduisent les gains obtenus grâce aux économies d'agglomération.

Mais la solution ne réside pas dans une restriction de la croissance de la ville. Rien

n'indique que les économies d'agglomération des mégavilles ont été épuisées. En effet, les observations suggèrent que le nombre de véhicules dans les pays en développement augmente avec le revenu par habitant, selon une tendance similaire à celle des pays riches.<sup>108</sup> Le problème se situe davantage au niveau de la structure spatiale de la ville et des investissements en infrastructure. La propriété de véhicules augmente de 15 à 20 % par an dans la majeure partie du monde en développement.<sup>109</sup> Mais la plupart des pays n'ont pas égalé cette croissance par une expansion parallèle de leur infrastructure de transports, de sorte que la congestion du trafic est sévère. Les villes des pays en développement consacrent, en moyenne, deux fois moins de superficie aux routes que les États-Unis. Mais il ne s'agit pas que d'augmenter cette capacité. Dans des villes comme Bangkok et Manille, c'est la gestion et l'utilisation de l'espace routier qui sont importantes. Une part du problème est que, dans de nombreuses villes, la responsabilité de l'infrastructure routière a été décentralisée des gouvernements centraux vers les pouvoirs publics locaux, qui ne disposent pas toujours des ressources nécessaires.

Associées aux propensions spécifiques des industries à profiter des économies d'agglomération, les contraintes résultantes expliquent pourquoi la distribution spatiale de l'activité économique dans un pays n'est pas limitée à un centre unique mais consiste plutôt en de multiples centres de tailles différentes. Pour les décideurs politiques, le défi est de relâcher au mieux les contraintes générées par la congestion et la surpopulation de la terre et des ressources afin que les bénéfices de l'agglomération puissent être maximisés. Dans de nombreux cas, ces contraintes ont été renforcées par des politiques d'aménagement du territoire mal orientées et des échecs de planification, qui n'ont fait qu'aggraver cette congestion (voir chapitre 7).

### *Une fascination non justifiée pour les villes « nouvelles »*

Le site sur lequel Chicago fut établi n'est pas si différent des endroits développés de manière plus éparse autour du lac Michigan. Pourtant, le contraste en matière de production économique et de revenus des ménages est très net entre Chicago et les autres agglomérations des rives du lac dans le Wisconsin et l'Indiana. De même, parmi les villes traversées au cours d'un trajet de 10 heures à travers le Texas sur l'Interstate Highway 75, les salaires et loyers culminent à Fort Worth, Austin et San Antonio, tandis qu'ils plongent brusquement dans les localités situées dans les intervalles. Il est difficile de rapprocher

ces énormes différences de densité économique des différences mineures de géographie physique ; c'est comme si les régions de Fort Worth et de San Antonio jetaient une ombre sur les villes situées entre elles. Une meilleure compréhension de la géographie économique, caractérisée par des économies externes, est nécessaire pour exploiter les forces économiques. Mais il ne va pas toujours de soi que les gouvernements des pays en développement comprennent la géographie économique ou apprécient ces forces.

Une enquête sur les initiatives de nouvelles villes en République arabe d'Égypte, au Brésil, en Hongrie, en Inde et au Venezuela donne à réfléchir. Le Brésil a transféré sa capitale de la côte vers l'intérieur-ouest du pays, à plus de 900 kilomètres. Le Venezuela a choisi Ciudad Guayana dans les années 50, ville du sud du pays, pour devenir le « pôle de croissance » industriel des régions centre et sud et pour attirer les populations et les emplois de la région nord métropolitaine en croissance rapide. Dans de nombreuses anciennes économies planifiées, la pratique la plus courante était de construire des villes industrielles pour accélérer l'industrialisation. En Hongrie, Dunaujvaró fut conçue comme la « ville de l'acier », Tiszaújváros, la « ville de la chimie » et Kazincbarcika, la « ville des mines et de l'industrie lourde ». L'Union soviétique a incorporé Magnitogorsk à une ville de l'acier dans une région aux réserves énormes de minerai de fer, dans le but de rivaliser avec ses homologues capitalistes.

Certaines villes nouvelles furent construites autour de zones métropolitaines pour alléger les pressions auxquelles étaient en proie les grandes villes. Navi Mumbai fut créée en 1972 dans l'espoir de développer une ville jumelle de Mumbai et de décongestionner cette dernière. L'Égypte a lancé un programme complet de construction de villes nouvelles autour du Caire et loin du Caire pour créer une « nouvelle cartographie démographique de l'Égypte », entamé dans les années 70 ; la construction est toujours en cours. Nombre de ces villes ont été créées pour des raisons économiques, d'autres furent pour des raisons politiques.

Ces agglomérations et villes nouvelles ont-elles atteint leurs objectifs ? Généralement non.

- La performance des villes nouvelles est meilleure lorsqu'elles sont situées près de villes

prospères plus grandes. Mais elles souffrent souvent des mêmes carences de gestion qui ont mené les gouvernements à les créer, en particulier l'échec dans la gestion des grandes villes. En l'occurrence, lorsque les gouvernements échouent dans la gestion de grandes villes anciennes, ils échouent également, en général, dans celle des petites villes nouvelles.

- Les villes nouvelles attirent les habitants, parfois même en plus grand nombre que prévu, mais souvent ces populations ne sont pas celles que l'on escomptait. Autrement dit, les gouvernements peuvent mettre en place des villes (non capitales) qui deviennent parfois viables mais pas pour les raisons envisagées par le gouvernement.
- Ces villes attirent la population du fait de la causalité circulaire que la géographie économique met en lumière : les travailleurs et entrepreneurs viennent pour rechercher des marchés, puis de plus en plus de gens arrivent car c'est là que se trouvent désormais les marchés. Toutefois, les coûts d'opportunités peuvent être énormes, le contrefactuel pouvant être une croissance plus organique des établissements. Autrement dit, il est logique pour les agents privés de s'installer dans ces villes puisque les autres y sont déjà, mais d'importantes pertes d'efficacité peuvent en résulter du point de vue national. Une fois qu'un « mauvais » lieu est choisi, l'échec peut ne pas entièrement dû à la causalité circulaire mais cela signifie que les coûts économiques de l'erreur seront plus importants, puisque le pays devra supporter ces coûts pendant longtemps.
- Les nouvelles villes non capitales qui semblent réussir sont celles dont l'objectif et la localisation sont choisis dans le temps, par les marchés et dans les cas où le gouvernement accélère le rythme de la croissance en coordonnant les investissements dans l'infrastructure, le logement et la gouvernance générale.

Pour ces raisons, les agglomérations et les villes doivent être considérées comme des agents du marché qui, tout comme les entreprises et les exploitations agricoles, servent les besoins du marché.



# Mobilité des facteurs et migration



Le mouvement de personnes le plus important au monde se produit tous les ans vers le début du mois de février, lorsque des millions de Chinois voyagent pour aller retrouver leur famille à l'occasion de la nouvelle année lunaire. En 2006, pour marquer l'avènement de l'année du Chien, environ 11 millions de personnes ont quitté la seule ville de Shanghai, et 10 millions y sont venues ; au cours du dernier jour des festivités, 60 millions de personnes se sont déplacées. En février 2008, le gel et les tempêtes de neige ont gêné les projets d'environ 200 millions de personnes qui tentaient de traverser la Chine pour fêter le Nouvel An chinois en famille. De même, pendant la période de la Thanksgiving aux États-Unis, des millions de personnes prennent la route, l'avion, le bus et le train. Le nombre de voyages de plus de 50 miles s'accroît de moitié : environ 10 millions de personnes se déplacent pendant chaque journée de ce long week-end de vacances, soit presque le double de la moyenne journalière du reste de l'année.<sup>1</sup> Le volume croissant de vacanciers dans presque tous les pays, riches comme pauvres, est une indication révélatrice du nombre de personnes qui vivent et travaillent dans des lieux autres que celui de leur naissance.

Le présent chapitre traite de la mobilité de la main-d'œuvre et des capitaux, de la manière dont leurs mouvements contribuent à la concentration des activités économiques et de la façon dont de tels mouvements atténuent les différences de bien-être qui peuvent accompagner la concentration des activités économiques. Il attire l'attention sur les mouvements de main-d'œuvre en particulier, et ce, pour deux raisons. D'abord, malgré le fait que beaucoup de pays et de zones aspirent toujours à recueillir des opérations d'investissement, les réformes au niveau national et les accords internationaux intervenus depuis les années 70 ont provoqué l'élimination de la plupart des restrictions à la

circulation de capitaux. Donc, de nos jours, le manque de capitaux dans certains endroits est davantage dû à des conditions peu favorables aux investissements qu'à de réelles barrières.<sup>2</sup> En effet, dans une économie en voie de mondialisation, les capitaux sont mobiles et peuvent circuler rapidement. Par contre, la main-d'œuvre a tendance à être moins mobile pour des raisons d'ordre culturel et linguistique. En deuxième lieu, il existe un fort consensus en faveur des mesures de soutien à la libre circulation des capitaux à des fins d'investissement direct à l'étranger, même si un tel consensus ne se reflète pas toujours concrètement dans les politiques de nombreux pays dans lesquels les obstacles externes et internes demeurent. Par rapport aux capitaux, la main-d'œuvre est soumise à plus de restrictions de nature politique, ainsi qu'à des barrières explicites et implicites. De nouvelles idées se manifestent toutefois sous la forme d'une considération simultanée des économies d'agglomération et du capital humain. À partir de ces idées, le présent chapitre présente des arguments en faveur de la facilitation du mouvement volontaire des personnes.

Les manuels nous enseignent que les facteurs de production — le capital, le travail et les intrants industriels — se déplacent vers les endroits où ils obtiendront les rendements les plus élevés, et que ce sont dans ces endroits que chacun de ces facteurs est rare. Mais lorsqu'on se rend compte que les augmentations de rendements d'échelle sont importantes, les politiques peuvent être améliorées. Différemment de la main-d'œuvre non qualifiée et du capital physique et financier, la main-d'œuvre qualifiée — qui incarne le capital humain, l'éducation de la personne, les aptitudes et les talents — génère une rentabilité économique supérieure là où elle est abondante. Cette considération explique la concentration de personnes capables dans les villes, la migration des entrepreneurs vers les régions dynamiques

à l'intérieur des pays, et le nombre de plus en plus élevé de migrants qualifiés allant s'installer dans les pays riches, en fait partout où leurs qualifications semblent abonder, mais où elles sont fortement rémunérées. La reconnaissance des bénéfices croissants pour le capital humain dans les zones où ce capital s'est déjà accumulé change la vision des pouvoirs publics quant aux moyens les plus efficaces à utiliser en vue d'augmenter la croissance et de parvenir à une convergence spatiale des standards de vie.

Mais dans beaucoup de pays en développement — particulièrement en Asie du Sud et en Afrique subsaharienne — les décideurs politiques ont été conditionnés par les premiers ouvrages sur les migrations, dans lesquels les auteurs agitaient le sceptre du chômage urbain grandissant, les services municipaux surchargés, les tensions sociales dans les zones très actives sur le plan économique, et la fuite des cerveaux. En conséquence, beaucoup de pays imposent encore des restrictions aux mouvements de personnes. Et pourtant, malgré le fait qu'elles ne réussissent pas à contenir de manière effective le flot de personnes, les restrictions directes et indirectes créent des frictions inutiles, auxquelles viennent s'ajouter le coût des opportunités de croissance économique et de convergence des standards de vie perdues.

Quoi que les chercheurs expriment maintenant moins de scepticisme à propos des bénéfices de la migration des travailleurs, les décideurs politiques des pays en développement ainsi que ceux des pays développés n'en sont pas si sûrs. Que peuvent-ils apprendre les uns des autres ? Le présent chapitre se penche sur l'absence de liens entre les implications de la recherche menée au cours de la période récente et les politiques de migration dans les pays en développement et les pays développés, tout en montrant comment elles sont en train d'évoluer.

Il s'agit de garder en vue les trois points suivants :

- **Les faits concernant la migration de la main-d'œuvre peuvent surprendre. Ainsi, bien que les migrations à l'échelon international continuent à accaparer l'attention dans les médias, les flots de personnes de loin les plus importants sont ceux qui relient différents endroits à l'intérieur d'un même pays, non pas des villages vers les centres urbains, mais des zones rurales à la traîne vers celles, également rurales, qui sont avancées.** <sup>3</sup> Quoique les mouvements de personnes vers les villes soient en augmentation, particulièrement en Asie du Sud et de l'Est, la tendance la plus soutenue en matière de mobilité interne dans les pays en développement s'est produite à partir des zones rurales à la traîne, comme l'Ouest du Kenya et le Bihar en Inde, vers les zones rurales avancées de ces mêmes pays, comme les Hauts Terres kenyanes et le Punjab indien ; il faut noter qu'une partie importante de ces migrations est temporaire. <sup>4</sup> Et lorsque des personnes traversent des frontières nationales, elles ne vont pas très loin. <sup>5</sup> La majeure partie de la migration internationale se passe à l'intérieur des « voisinages » régionaux du monde, surtout ceux des pays en développement. <sup>6</sup>
- **Les mouvements de capitaux et de travailleurs sont déterminés par les bénéfices de l'agglomération.** Les premières théories relatives à la migration étaient basées sur le surplus de main-d'œuvre, les taux de croissance « exogènes » fixes et la création d'emplois — et ces théories percevaient le départ des personnes qualifiées comme un traumatisme social et une perte économique. Les nouvelles théories reconnaissent que les migrations, lorsqu'elles sont poussées par les forces du marché, constituent un processus positif et sélectif. Les interactions entre l'agglomération et la migration des travailleurs permettent à des endroits donnés d'accélérer leur développement.
- **Le défi politique ne consiste pas à déterminer comment retenir les ménages, mais plutôt comment les empêcher de partir pour de mauvaises raisons.** Au lieu de tenter de combattre l'attraction des économies d'agglomération pour les travailleurs et leurs familles, les gouvernements devraient s'efforcer d'éliminer les facteurs qui poussent les personnes à quitter leurs régions d'origine. En le faisant, ils peuvent améliorer la qualité des migrations et stimuler la croissance économique. La mobilité de la main-d'œuvre provoquée par des raisons économiques aboutit à de plus fortes concentrations de personnes et de talents dans des endroits de choix, et elle apporte davantage de bénéfices d'agglomération que de coûts de congestion.

### Du mercantilisme à la mondialisation, à l'autarcie et au retour en arrière

Les restrictions aux mouvements de capitaux, de main-d'œuvre et de marchandises ont fragmenté l'économie mondiale au cours de la période entre les deux guerres mondiales ; mais la mondialisation s'est accélérée au terme de la guerre froide en 1990, en assouplissant les restrictions et en intégrant les systèmes économiques sur un plan global. La mobilité des capitaux à l'intérieur et par-delà des frontières s'est accrue. La mobilité de la main-d'œuvre au niveau international — particulièrement celle des travailleurs non qualifiés — a baissé après les mouvements de masse du 19<sup>e</sup> siècle et n'a recommencé à augmenter que

récemment. Mais la mobilité des personnes à l'intérieur des pays individuels s'est accélérée. Ainsi donc, pour les mouvements de travailleurs au cours du dernier siècle, la distance a été réduite ; toutefois, les divisions se sont non seulement accrues (avec des frontières beaucoup plus nombreuses), mais elles provoquent probablement même plus d'obstructions (avec beaucoup de restrictions supplémentaires).

### *Les mouvements de capitaux sont en très nette augmentation depuis les années 70*

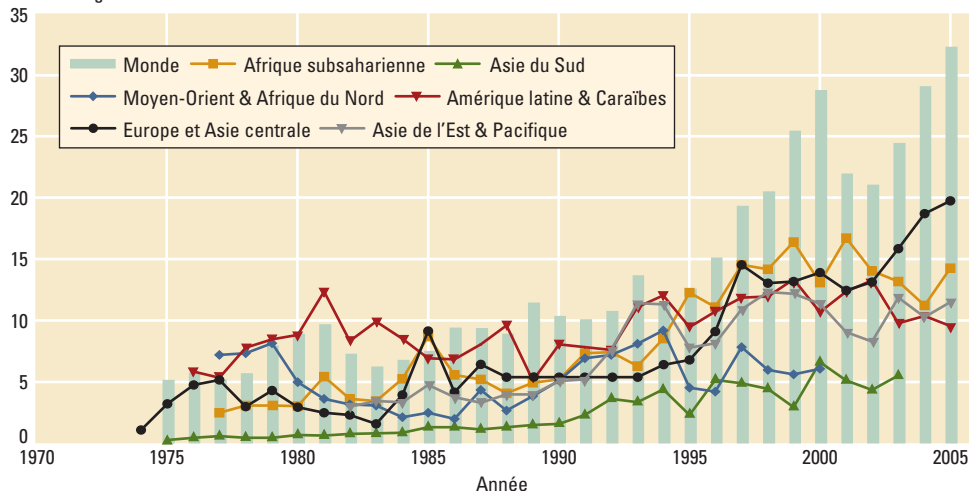
La mobilité des capitaux à travers les frontières, et particulièrement ceux destinés à l'investissement, a augmenté depuis les années 70. Le monde est en train de retourner vers l'ère de la

mobilité des capitaux qu'il avait abandonnée au début de la Première guerre mondiale. De 1880 à 1914, une proportion de plus en plus grande de l'économie mondiale fonctionnait d'après le système traditionnel de l'étalon or, avec un marché financier international dont le centre se trouvait à Londres. Les taux de changes fixes du système étaient à la base d'un régime stable et crédible qui imposait de la discipline aux pays. Les taux d'intérêt avaient tendance à converger et les capitaux à circuler assez facilement à travers les frontières, uniquement limités en cela par les niveaux technologiques d'alors. Beaucoup de pays non-européens — aux Amériques et en Asie — s'industrialisaient rapidement et participaient à une économie de plus en plus mondialisée.<sup>7</sup>

**Figure 5.1 Les flux internationaux de capitaux ont augmenté depuis les années 70**

Flux de capitaux bruts privés

Pourcentage du PIB

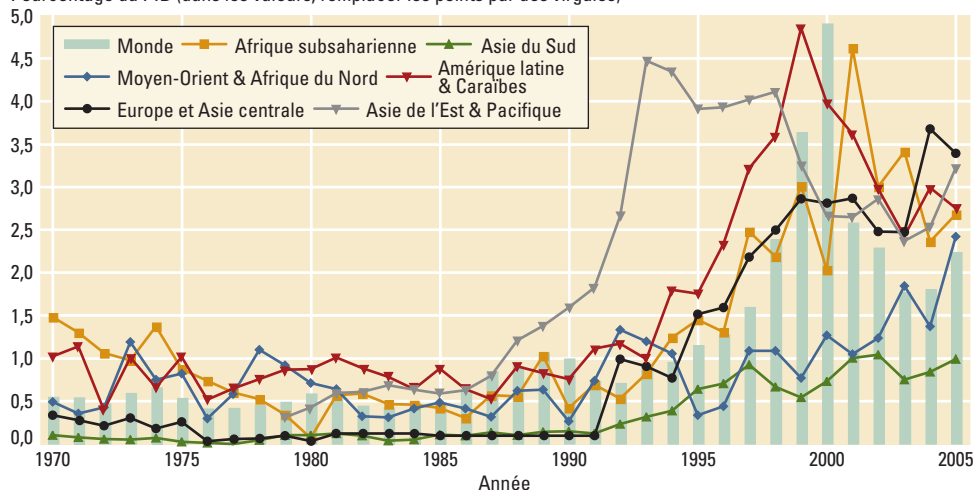


Source : Indicateurs du développement dans le monde, Banque mondiale.

**Figure 5.2 Aujourd'hui, une large part des capitaux prennent la forme d'investissements directs**

Investissement direct étranger, afflux nets

Pourcentage du PIB (dans les valeurs, remplacer les points par des virgules)



Source : Indicateurs du développement dans le monde, Banque mondiale.

Ce cadre économique fluide a été détruit par deux guerres mondiales et par la récession économique générale de l'entre-deux guerres. De 1914 à 1945, la politique monétaire a été utilisée pour poursuivre des buts nationaux, des objectifs de politique intérieure ainsi que des stratégies commerciales basées sur le « chacun pour soi » qui a favorisé des contrôles de capitaux stricts. Les mouvements de capitaux au niveau international ont tari, et l'investissement de l'étranger a été considéré avec suspicion. Ainsi donc, les prix et les taux d'intérêts ont divergé de plus en plus d'un pays à l'autre, hors de toute synchronisation possible. Même pendant la période de Bretton Woods de la fin de la Deuxième guerre mondiale à 1971, il a été difficile de dissiper les craintes concernant la mobilité des capitaux qui s'étaient installées pendant les années d'entre-deux guerres. En effet, les contrôles de capitaux étaient sanctionnés dans le but de prévenir des crises monétaires.

Mais avec le volume croissant des échanges commerciaux, il est devenu de plus en plus difficile de contraindre les mouvements de capitaux et, au début des années 70, ces contraintes ont commencé à se relâcher. Les taux de change fixes ont été abandonnés, créant ainsi un environnement économique international permettant les mouvements de capitaux et le développement des marchés. La stabilité politique, les réformes structurelles et les instances de contrôle qui ont suivi ont fait diminuer les risques afférents à l'investissement étranger dans les pays en développement, et les marchés de capitaux ont réagi avec enthousiasme (voir les figures 5.1 et 5.2). En 2000, les mouvements de capitaux étaient retournés aux niveaux relevés en 1914.<sup>8</sup>

Le capital est devenu le facteur de production le plus mobile. Des taux d'intérêt réels convergents, des écarts de plus en plus faibles entre les taux de rémunération des dépôts et ceux des prêts, et des baisses des primes de risque sur les dettes souveraines des pays en développement sont les signes évidents d'un environnement international dans lequel les capitaux se portent où ils veulent, même s'ils ne vont pas toujours là où certains le souhaiteraient. En effet, des comparaisons récentes du produit marginal du capital entre des pays à revenus élevés et des pays à revenus plus faibles montrent peu de signes de désaccords pouvant faire obstacle aux mouvements de capitaux vers les pays pauvres. Les rapports plus faibles des capitaux engagés s'expliquent par un niveau d'efficacité moindre et un manque de facteurs complémentaires.<sup>9</sup>

#### *Les mouvements transfrontaliers de main-d'œuvre ont été entravés pendant une grande partie du 20<sup>e</sup> siècle*

Selon une tendance similaire à celle des capitaux, soit à partir d'une pointe au dix-neuvième

siècle, la mobilité de la main-d'œuvre à travers les frontières a baissé pendant la plus grande partie du 20<sup>e</sup> siècle, avec l'élévation de barrières tarifaires au début de la Grande dépression et de la Deuxième guerre mondiale. Les géographes ont depuis longtemps enregistré les mouvements des humains, des migrations les plus anciennes hors de l'Afrique vers l'Europe et l'Asie<sup>10</sup> jusqu'à la reprise des mouvements à travers les frontières. Ils classent l'histoire moderne des migrations internationales en quatre périodes distinctes : la période des échanges commerciaux, la période des activités industrielles, la période de l'autarcie et la période post-industrielle.<sup>11</sup>

Pendant la période des échanges commerciaux allant de 1500 à 1800, les mouvements de personnes dans le monde étaient dominés par les Européens. Colons agraires, administrateurs, artisans, entrepreneurs et forçats ont émigré de l'Europe en grand nombre. Pendant la période d'activités industrielles qui a suivi — à laquelle on se réfère parfois comme première période de mondialisation économique, qui commença au début du 19<sup>e</sup> siècle avec la propagation du capitalisme moderne aux anciennes colonies de l'Amérique du Nord et au Japon — un nombre d'émigrants estimé à 48 millions, soit entre 10 et 20 % de la population, a quitté l'Europe (voir le tableau 5.1).<sup>12</sup>

**Tableau 5.1 À la fin du 19<sup>e</sup> siècle, la majorité des migrants internationaux venaient de l'Europe, où la situation était la plus avantageuse**

Principaux pays d'envoi en 1900 et en 2000

| Principaux pays d'envoi d'émigrants en 1900 | Pourcentage de la population des pays d'envoi en 1900 | Principaux pays d'envoi d'émigrants en 2000 | Pourcentage de la population des pays d'envoi en 2000 |
|---|---|---|---|
| Îles britanniques                           | 40,9  | Mexique                                     | 10,0  |
| Norvège                                     | 35,9  | Afghanistan                                 | 9,9   |
| Portugal                                    | 30,1  | Maroc                                       | 9,0   |
| Italie                                      | 29,2  | Royaume-Uni                                 | 7,1   |
| Espagne                                     | 23,2  | Algérie                                     | 6,7   |
| Suède                                       | 22,3  | Italie                                      | 5,7   |
| Danemark                                    | 14,2  | Bangladesh                                  | 5,0   |
| Suisse                                      | 13,3  | Allemagne                                   | 4,9   |
| Finlande                                    | 12,9  | Turquie                                     | 4,5   |
| Autriche-Hongrie                            | 10,4  | Philippines                                 | 4,3   |
| Allemagne                                   | 8,0   | Égypte, Rép. arabe d'                       | 3,5   |
| Pays-Bas                                    | 3,9   | Pakistan                                    | 2,4   |
| Belgique                                    | 2,6   | Inde  | 0,9   |
| Fédération russo-polonaise                  | 2,0   | États-Unis                                  | 0,8   |
| France                                      | 1,3   | Chine                                       | 0,5   |
| <b>Europe</b>                               | <b>12,3</b>   |   |   |
| Japon                                       | 0,9   |   |   |
| Total (Europe et Japon)                     | 11,1  | Total (des pays figurant dans la liste)     | 1,9   |

Sources : Massey, 1988 ; Parsons et al., 2007 dans Ozden & Schiff, 2007.

À la différence de la migration internationale d'aujourd'hui, les mouvements transfrontaliers de personnes au cours de la première et de la deuxième période de migration de travailleurs n'ont pas été provoqués par une absence de croissance économique ou de développement dans les pays d'origine. En effet, le premier pays à s'industrialiser et le plus avancé au tournant du 20<sup>e</sup> siècle, la Grande-Bretagne en l'occurrence, était de loin le pays d'envoi le plus important. Une analyse économique de la migration et de l'industrialisation au cours de la période en question montre une corrélation positive entre l'émigration et le degré d'industrialisation dans le pays d'envoi.<sup>13</sup>

Une longue période d'autarcie et de nationalisme économique a débuté en 1910. Des restrictions sans précédent ont été placées sur les échanges commerciaux, les investissements et l'immigration, étouffant ainsi les mouvements internationaux de capitaux et de main-d'œuvre. Le très faible flot de migrants internationaux se composait principalement de réfugiés et de personnes déplacées, sans aucun rapport avec le développement économique.

La période de migration post-industrielle a débuté dans les années 60 et s'est caractérisée par de nouvelles formes d'émigration qui n'étaient plus dominées par des mouvements hors de l'Europe. Des personnes ont commencé à se déplacer de pays à faibles revenus vers les pays riches, avec une poussée de main-d'œuvre migratrice en provenance de l'Amérique latine, de l'Afrique et de l'Asie. Au cours des années 70, les pays qui avaient été des sources importantes de main-d'œuvre migratrice vers l'Europe du Nord et les

Amériques — tels l'Italie, le Portugal et l'Espagne — ont commencé à recevoir des immigrants de l'Afrique et du Moyen-Orient. Vers la fin des années 70, la richesse croissante des pays enrichis par le pétrole a fait des économies du Golfe persique de nouvelles destinations. Et dans les années 80, les migrations vers les pays d'Asie de l'Est se sont étendues au-delà du Japon, vers Hong Kong (Chine), la république de Corée, la Malaisie, Singapour, Taiwan (Chine) et la Thaïlande.

Aujourd'hui, environ 200 millions de personnes, à peu près 3 % de la population mondiale, sont nées à l'étranger.<sup>14</sup> Les flux de nouveaux migrants internationaux ont varié, passant d'une augmentation de 2 % entre 1970 et 1980 à une de 4,3 % de 1980 à 1990 et à une de 1,3 % de 1990 à 2000. Les pays pauvres et à revenus intermédiaires sont ceux qui envoient dorénavant le plus d'émigrants ; les principaux sont le Bangladesh, la Chine, l'Égypte, l'Inde, le Mexique, le Maroc, le Pakistan, les Philippines et la Turquie (voir le tableau 5.1). Mais l'Italie, l'Allemagne et le Royaume-Uni comptent toujours parmi les principaux pays d'envoi, chacun d'eux comptant entre 3 à 4 millions d'émigrants.

Le volume et les flux de la migration internationale ne sont plus associés principalement à la croissance démographique et à la pression qui en résulte. Différemment des années 60 et 70, les immigrants internationaux ne proviennent plus des pays les plus pauvres et les moins avancés. Les mouvements volontaires de personnes au niveau international ont tendance à se manifester dans des pays de départ dont l'économie croît rapidement et les taux de fertilité baissent. Aujourd'hui,

**Tableau 5.2 Les mouvements internationaux de main-d'œuvre les plus importants ont lieu entre pays voisins**

Pourcentage des migrations internationales enregistrées comme mouvements bilatéraux entre paires de pays ou de régions, vers 2000

| Pays/régions d'origine | Pays/régions de destination |        |             |         |       |         |      |       |      |      |      |      |       |
|------------------------|-----------------------------|--------|-------------|---------|-------|---------|------|-------|------|------|------|------|-------|
|                        | États-Unis                  | Canada | EU15 & AELE | AU & NZ | Japon | HI MENA | LAC  | ECA   | MENA | AFR  | EAP  | SAS  | Total |
| États-Unis             | n.a.                        | 0,16   | 0,34        | 0,04    | 0,02  | 0,03    | 0,43 | 0,04  | 0,05 | 0,03 | 0,15 | 0,02 | 1,29  |
| Canada                 | 0,54                        | n.a.   | 0,10        | 0,02    | n.a.  | 0,01    | 0,02 | 0,01  | n.a. | 0,01 | 0,01 | 0,01 | 0,74  |
| EU15 & AELE            | 2,22                        | 0,98   | 5,59        | 1,13    | 0,01  | 0,14    | 0,68 | 0,78  | 0,16 | 0,39 | 0,20 | 0,19 | 12,47 |
| AU & NZ                | 0,06                        | 0,02   | 0,16        | 0,23    | n.a.  | n.a.    | n.a. | 0,01  | n.a. | 0,01 | 0,03 | 0,01 | 0,55  |
| Japon                  | 0,28                        | 0,02   | 0,06        | 0,02    | n.a.  | n.a.    | 0,04 | 0,01  | n.a. | n.a. | 0,05 | 0,01 | 0,50  |
| HI MENA                | 0,10                        | 0,03   | 0,06        | 0,01    | n.a.  | 0,12    | n.a. | 0,02  | 0,72 | 0,01 | 0,04 | 0,03 | 1,14  |
| LAC                    | 10,22                       | 0,36   | 1,45        | 0,05    | 0,13  | 0,10    | 2,07 | 0,17  | 0,08 | 0,14 | 0,14 | 0,25 | 15,15 |
| ECA                    | 1,27                        | 0,39   | 4,75        | 0,26    | n.a.  | 0,92    | 0,07 | 16,98 | 0,33 | 0,34 | 0,18 | 0,41 | 25,88 |
| MENA                   | 0,47                        | 0,17   | 2,85        | 0,10    | n.a.  | 1,49    | 0,04 | 0,16  | 1,79 | 0,28 | 0,05 | 0,12 | 7,52  |
| AFR                    | 0,41                        | 0,12   | 1,58        | 0,10    | n.a.  | 0,25    | 0,02 | 0,11  | 0,18 | 7,00 | 0,03 | 0,16 | 9,97  |
| EAP                    | 3,32                        | 0,71   | 1,09        | 0,63    | 0,54  | 0,48    | 0,06 | 0,14  | 0,14 | 0,09 | 3,86 | 0,27 | 11,32 |
| SAS                    | 0,83                        | 0,31   | 1,13        | 0,12    | 0,01  | 2,66    | 0,02 | 0,13  | 2,07 | 0,14 | 0,37 | 5,67 | 13,46 |
| Total                  | 19,71                       | 3,25   | 19,14       | 2,72    | 0,74  | 6,22    | 3,45 | 18,56 | 5,53 | 8,44 | 5,10 | 7,15 | 100   |

Source : Parsons, Skeldon, Walmsley & Winters, 2007.

Note : \* HI MENA : pays à revenus élevés dans la région Moyen-Orient et Afrique du Nord



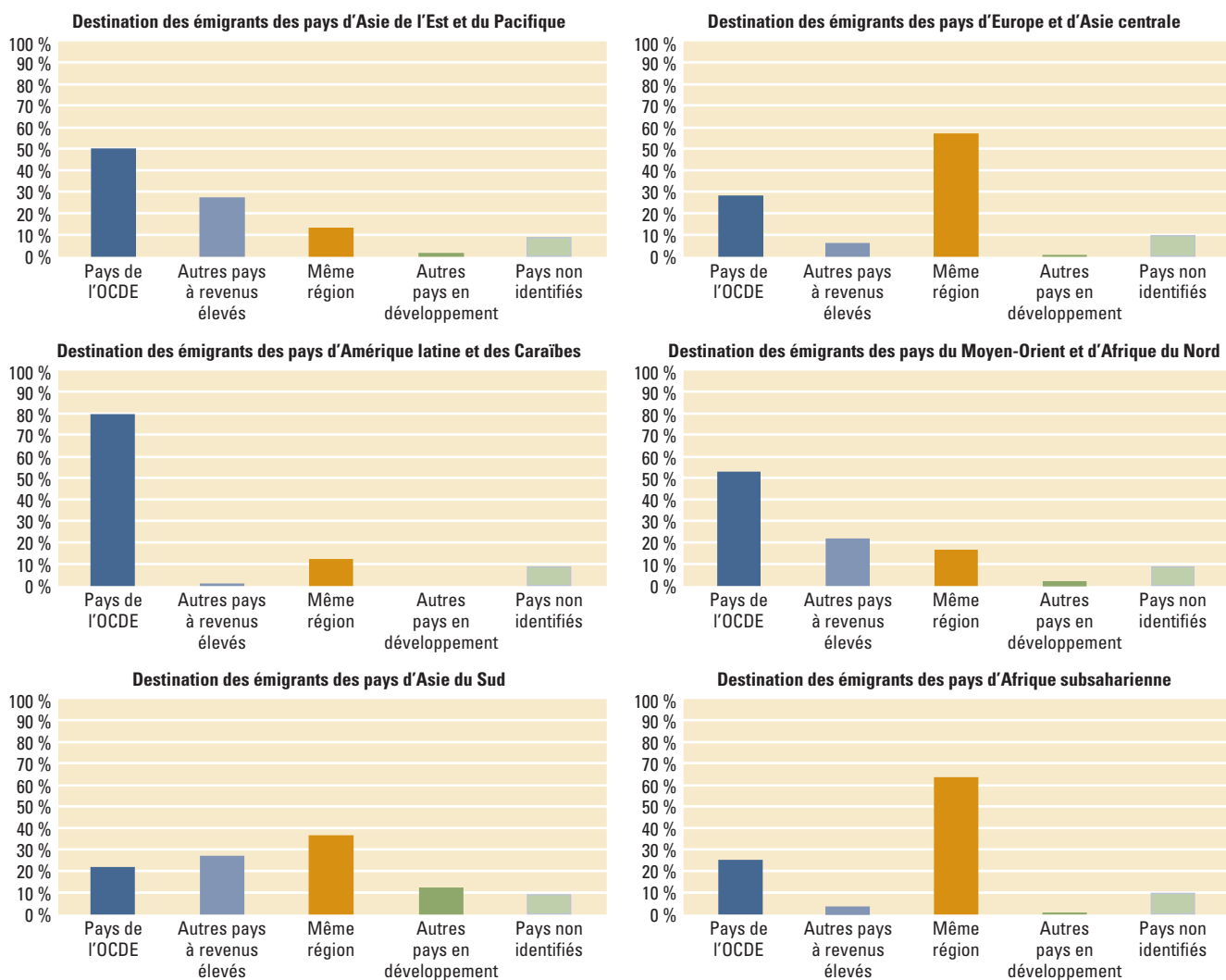
l'émigration est conditionnée davantage par l'intégration que par le désespoir.<sup>15</sup>

La tendance générale de la migration internationale est aussi en train de changer, passant de migrations sud-nord à des migrations sud-sud.<sup>16</sup> Malgré le fait que les trois pays d'accueil les plus importants — les États-Unis, l'Allemagne et la France, dans l'ordre — sont membres de l'Organisation pour la coopération et le développement économiques (OCDE), la Côte d'Ivoire, l'Inde, la République islamique d'Iran, la Jordanie et le Pakistan comptent maintenant parmi les 15 principales destinations. Mais la migration de la main-d'œuvre des pays à faibles revenus et à revenus intermédiaires du sud vers les pays riches du nord est toujours importante, et représentait encore 37 % des migrations internationales en 2000. Les mouvements

entre les pays du nord représentaient 16 % des migrations, et ceux entre pays du sud 24 %, avec l'Argentine, la Chine, la Côte d'Ivoire, l'Inde, la République islamique d'Iran, la Jordanie, le Pakistan et l'Afrique du Sud comme pays de destinations importants.

La main-d'œuvre a une forte tendance à se déplacer entre des pays d'une même partie du monde, particulièrement en ce qui concerne les migrations sud-sud (voir tableau 5.2). La migration de la main-d'œuvre a généralement lieu entre des pays qui partagent des frontières communes.<sup>17</sup> Alors que 30 % des immigrants aux États-Unis, 20 % des immigrants en France et 10 % des immigrants en Allemagne proviennent de pays avec lesquels leur pays d'accueil possède une frontière commune, 81 % des immigrants en Côte d'Ivoire, 99 % des immigrants en

**Figure 5.3 Les migrants d'Asie de l'Est, d'Amérique latine et du Moyen-Orient et Afrique du Nord se rendent principalement vers les pays de l'OCDE, tandis qu'en Asie du Sud et en Afrique subsaharienne, la plupart restent à proximité de leur pays d'origine**



Source : Ratha & Xu, 2008.

### ENCADRÉ 5.1 *La mobilité régionale de la main-d'œuvre a diminué en Afrique subsaharienne*

C'est en Afrique subsaharienne que le taux de migration de la main-d'œuvre à l'intérieur de régions en développement est le plus élevé ; mais il a baissé depuis les années 60. Plus de 60 % des émigrants des pays subsahariens se déplacent vers d'autres pays de la région. Le taux plus élevé des mouvements de main-d'œuvre à l'intérieur de la région par rapport à d'autres régions en développement du monde est dû en partie au grand nombre de frontières terrestres, mais aussi à la relative perméabilité de ces frontières et à la difficulté de contrôler les mouvements de personnes qui les traversent, malgré les nombreuses restrictions légales en vigueur.

Les migrants représentaient un peu plus de 3,5 % de la population de l'Afrique subsaharienne en 1960, mais seulement 2,3 pour cent de cette même population en 2000. En 1960, le volume global de migrants par rapport à la population était beaucoup plus élevé en Afrique australe que dans d'autres endroits de la région, mais il a baissé depuis et il est à peu près au niveau de migrants en Afrique de l'Ouest (voir le tableau ci-dessous). En Afrique de l'Est et en Afrique centrale, le volume de migrants a nettement diminué.

La migration volontaire transfrontalière en Afrique subsaharienne trouve sa motivation dans les mêmes raisons que celles qui poussent des personnes à se déplacer à l'intérieur d'un pays : rechercher des occasions de travailler et

répartir les risques de pertes de revenus. En effet, il n'est pratiquement pas possible d'établir une distinction entre le raisonnement à caractère économique qui détermine le mouvement d'une zone à la traîne vers une zone avancée du même pays et celui d'un mouvement à travers une frontière dans une région comme celle de l'Afrique subsaharienne, dans laquelle de tels mouvements s'effectuent sur des distances relativement courtes et sont pour la plupart non contrôlés. Mais beaucoup de migrants se déplacent aussi à travers des frontières dans le cadre d'accords formels entre des pays. Depuis les années 60, un tissu d'accords bilatéraux et multilatéraux s'est développé pour tenter de récolter les bénéfices et maîtriser les coûts de mobilité de la main-d'œuvre à l'intérieur de sous-régions.

En Afrique de l'Ouest, les gouvernements ont tenté de gérer les mouvements des populations à l'intérieur de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), dont l'influence sur les flux migratoires et leur composition en Afrique subsaharienne avait été la plus grande. Le texte portant création de la CEDEAO en 1975 comprend un protocole dont les dispositions autorisent la libre circulation des personnes ainsi que le droit de résidence et d'établissement pour les ressortissants de ses pays-membres.

La Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC), une alliance de neuf pays de

l'Afrique australe créée en 1980, avait pour but de coordonner les projets de développement des pays-membres afin de réduire leur dépendance économique envers l'Afrique du Sud à l'époque de l'apartheid. Une partie de cette alliance comportait des dispositions afférentes aux mouvements de travailleurs entre les pays-membres. Les récentes violences à caractère anti-immigrant en Afrique du Sud constituent un revers pour l'intégration et la migration régionale.

Le Kenya, la Tanzanie et l'Ouganda ont formé la Communauté de l'Afrique de l'Est (EAC), une organisation intergouvernementale régionale de coopération inter-territoriale dont les origines remontent à 1948, avant leur indépendance. L'EAC, qui s'est renforcée depuis 1999 en tant que cadre d'intégration économique, a récemment introduit des passeports est-africains et des permis temporaires pour accélérer les mouvements de main-d'œuvre.

Ces mouvements à travers les frontières de pays de l'Afrique subsaharienne pourraient être encouragés. Pendant les périodes de contraction économique, les décideurs de ces régions ressentent les mêmes pressions politiques à caractère xénophobe que les gouvernements des pays riches ; ces pressions visent à favoriser les travailleurs nationaux et à limiter l'accès des non-nationaux aux postes de la fonction publique. Moins du tiers des gouvernements de l'Afrique subsaharienne a ratifié la Convention internationale sur la protection des droits de tous les travailleurs migrants et des membres de leur famille. Pour vraiment tirer avantage de la mobilité de la main-d'œuvre en faveur d'une croissance économique avec des convergences à travers les différentes régions de l'Afrique subsaharienne, beaucoup plus peut être fait pour l'accueil des migrants et la création de circuits permettant de remettre des fonds aux pays d'origine.

**Le volume de migrants de l'Afrique subsaharienne, exprimé en milliers d'habitants par région donnée, a baissé depuis 1960**

| Région                | 1960 | 1970 | 1980 | 1990 | 2000 |
|-----------------------|------|------|------|------|------|
| Afrique de l'Est      | 37,3 | 31,6 | 35,3 | 31,2 | 17,9 |
| Afrique centrale      | 40,7 | 44,2 | 35,9 | 20,6 | 16,0 |
| Afrique australe      | 49,7 | 40,6 | 33,3 | 34,5 | 30,6 |
| Afrique de l'Ouest    | 28,0 | 27,3 | 34,6 | 28,5 | 30,0 |
| Afrique subsaharienne | 35,6 | 32,8 | 35,0 | 29,0 | 23,0 |

Source : Division de la population de l'ONU, dans Lucas, 2006.

Source : Lucas, 2006.

République islamique d'Iran et 93 % des immigrants en Inde proviennent de pays voisins.

Les migrants internationaux ont tendance à rester à l'intérieur du voisinage régional, particulièrement dans le cas de ceux du monde en développement, particulièrement l'Afrique subsaharienne (voir figure 5.3). Presque 17 % des migrations internationales enregistrées vers l'année 2000 ont eu lieu à l'intérieur de la région Europe et Asie centrale, malgré le fait qu'une partie importante de ces migrations résultait de changements dans la délimitation des frontières et dans la définition de qui était « né à l'étranger » dans ces pays. Le deuxième taux de mobilité de main-d'œuvre le plus élevé entre les pays d'une même région était celui de l'Afrique subsaharienne.

La migration transfrontalière à l'intérieur des sous-régions s'effectue vers les pays qui constituent des moteurs de croissance économique

dans les régions en développement : vers la Côte d'Ivoire en Afrique de l'Ouest, vers l'Afrique du Sud en Afrique australe, vers la Thaïlande en provenance de pays de la région du Grand Mékong en Asie du Sud-Est (voir l'encadré 5.2), et vers l'Argentine en provenance de la Bolivie, du Chili, du Paraguay et du Pérou. Mais la distance n'explique pas tout. Les différences linguistiques et culturelles déterminent aussi les tendances de la migration internationale, plus de la moitié des migrations se produisant entre pays possédant une langue commune. Il est évident qu'une langue commune et d'autres facteurs culturels renforcent les effets de voisinage.

Immédiatement après la Deuxième guerre mondiale — alors que les économies connaissaient une croissance rapide, que les inégalités de salaires se réduisaient et que le volume des mouvements de travailleurs à travers les frontières était peu

élevé — la question de la migration internationale n'était pas vraiment une question politique épineuse. Mais après 1975 — alors que la croissance dans les pays à revenus élevés s'était ralentie, que les inégalités salariales avaient augmenté et que le volume de migrants internationaux avait grossi — l'immigration est devenue l'objet de discussions électorales animées. En effet, des mesures d'« immigration gérée » sélectives, d'abord appliquées en Australie et au Canada au cours des années 80, rencontrent une adhésion dans d'autres pays de destination à revenus élevés.<sup>18</sup>

Avec le retour à la mondialisation depuis la fin de la Guerre froide, les mouvements de main-d'œuvre à travers les frontières ont repris, malgré le fait que les gouvernements continuent à restreindre leur nombre et à influencer sur le profil des immigrants. Cette situation contraste fortement avec la « première ère de mondialisation » du 19<sup>e</sup> siècle, lorsque les flux de travailleurs ne rencontraient aucune obstruction. Les restrictions à l'immigration se produisent et sont soutenues par les inégalités de salaires dans les pays de réception, plutôt que par le chômage et les niveaux de salaires absolus. La probabilité est qu'elles soient renforcées lorsque les flux de travailleurs internationaux augmentent et relâchées pendant les périodes d'appui intérieur aux échanges commerciaux.<sup>19</sup>

### ***La mobilité interne de la main-d'œuvre a connu une croissance rapide, en dépit des restrictions***

Avec les améliorations apportées aux technologies des transports et aux infrastructures, la mobilité des travailleurs à l'intérieur des pays a augmenté sans interruption au cours du 20<sup>e</sup> siècle et s'est encore accélérée durant ses deux dernières décennies. Le volume et le rythme de la migration volontaire interne, source de préoccupation pour les décideurs pendant des décennies, augmentent contrairement aux prévisions de l'inverse.<sup>20</sup> Une agriculture en déclin et des activités manufacturières en augmentation ont modifié la distribution de la main-d'œuvre dans les pays à faibles revenus et les pays émergents à revenus intermédiaires depuis le milieu du 20<sup>e</sup> siècle en Asie du Sud et en Afrique subsaharienne, et bien avant en Asie de l'Est et en Amérique latine. La migration de la main-d'œuvre des zones rurales à la traîne vers les zones rurales avancées reste le mouvement interne prédominant dans la majeure partie du monde en développement,<sup>21</sup> excepté en Amérique latine, où les mouvements entre les agglomérations urbaines prédominent.<sup>22</sup> La migration d'une zone rurale vers une autre, qui est difficile à établir, a été, dans une grande mesure, ignorée.<sup>23</sup>

La migration des zones rurales vers les villes a pris de l'importance depuis la fin des années 70,

### ***ENCADRÉ 5.2 La migration transfrontalière fait l'objet d'un appui dans la sous-région du Grand Mékong***

Avec ses 315 millions d'habitants, la sous-région du Grand Mékong (GMS) comprend le Cambodge, la République démocratique populaire lao, le Myanmar, la Thaïlande, le Vietnam ainsi que les provinces chinoises du Guangxi et de Yunnan. Malgré des disparités entre ses membres en termes de développement économique, la sous-région est extrêmement dynamique et présente des taux annuels de croissance dont la moyenne a été supérieure à 6 % au cours des dernières années.

Des niveaux de salaires plus élevés, une croissance plus rapide et un climat social et politique plus favorable en Thaïlande attirent des personnes tentant d'échapper à la pauvreté au Cambodge, en République démocratique populaire lao et au Myanmar. Pour la Thaïlande, les migrants constituent une réserve de main-d'œuvre bon marché et flexible et donc un facteur de stimulation de sa compétitivité dans certains secteurs d'activités. Et seulement en Thaïlande, le nombre de migrants en situation régulière ou irrégulière venant du GMS est estimé à 1,5 à 2 millions. Si on les faisait partir, le PIB de la Thaïlande pourrait baisser d'environ 0,5 % par an.

D'après certaines estimations, plus de la moitié des migrants pénètrent en Thaïlande avec des documents en règle ; mais ils y restent ensuite et deviennent de ce fait des clandestins. De façon disproportionnée, les migrants sont des hommes jeunes en âge de travailler. Ceux venant du Myanmar sont généralement moins éduqués et savent moins lire et écrire que la moyenne des personnes d'origine étrangère, ce qui dénote d'une certaine urgence dans la migration ou une auto-sélection négative. Mais parmi les migrants venus du Cambodge, dont les acquis scolaires sont un peu plus élevés que ceux des habitants

restés chez eux, l'auto-sélection revêt un caractère positif.

Selon les estimations, les transferts de fonds de migrants en Thaïlande vers leurs familles au Cambodge, en République démocratique populaire lao et au Myanmar sont comprises entre 177 et 315 millions de dollars par an. Au Cambodge, ils sont d'une réelle importance pour 91 % des ménages interrogés dans une des principales provinces de destination de ces transferts.

Toutefois, la majeure partie de cette migration restera irrégulière et non-réglémentée, ce qui accentuera la vulnérabilité des migrants, dont la plupart n'utilisent pas les services sociaux, de peur d'être expulsés. Un de plus gros problèmes consiste à assurer l'accès à l'éducation pour les enfants, qui souffrent aussi d'un manque de soins de santé. Pour les mêmes raisons pour lesquelles les adultes se font rarement traiter pour leur santé, les enfants migrants bénéficient rarement de vaccinations.

Malgré les bénéfices qu'apporte la mobilité de la main-d'œuvre, la facilitation des mouvements de personnes de manière légale a été lente. Les pays d'envoi ne disposent généralement pas de capacités suffisantes leur permettant de gérer les départs de travailleurs sur une grande échelle et de protéger les droits de leurs nationaux à l'étranger. Les pays qui les reçoivent disposent de structures d'accueil assez inadéquates, souvent mises en place en réaction « après coup » à l'arrivée de migrants en grand nombre. L'absence d'un cadre légal et politique approprié, caractéristique des ensembles régionaux au sein de régions du monde en développement, augmente les coûts (et les risques) des migrations et réduit ses bénéfices.

Source : Banque mondiale, 2006.

particulièrement dans les économies en voie d'urbanisation de l'Asie du Sud et de l'Est, avec le développement rapide des activités manufacturières et des services. En Inde, pays dans lequel les mouvements des zones agricoles rurales pauvres vers les zones agricoles rurales fertiles ont constitué historiquement la forme prédominante de migration interne, les mouvements des villages en direction des villes se sont fortement accrus au cours des dernières années. Les migrations à partir de l'État pauvre du Bihar ont doublé depuis les années 70 ; elles se sont produites principalement en direction des villes, et non pas comme précédemment vers les États du nord-est de l'Inde dont l'économie agricole est plus prospère. Au Bangladesh, deux-tiers de l'ensemble des migrations s'effectuent des zones rurales vers les villes. En Chine, suite à l'allègement des

### ENCADRÉ 5.3 De la facilitation à la restriction, à la facilitation (à nouveau) de la mobilité de la main-d'œuvre en Chine

Durant la seconde moitié du 20<sup>e</sup> siècle, la Chine a entrepris la mise en pratique de quelques-unes des politiques de migration interne les plus actives jamais observées, en en tirant d'abord d'énormes bénéfices sur le plan économique, puis de plus en plus au détriment de la croissance et du développement. Et maintenant, ces politiques sont en train de changer à nouveau.

Dans les années 50, le gouvernement a cherché à stimuler le processus d'industrialisation par le biais de politiques qui encourageaient une urbanisation rapide. Des incitations ont été octroyées aux ménages pour les pousser à aller s'installer dans les villes, et les travailleurs des zones rurales ont réagi favorablement, répondant massivement à la demande de participer à la reconstruction et au développement industriel. À la suite de ces efforts, la population urbaine de la Chine avait augmenté d'un tiers en 1953, à 78 millions. Le premier plan quinquennal (de 1953 à 1958) a promu le développement urbain, créant ainsi des forces qui ont attiré les ruraux vers les villes ; ces mouvements sont survenus en complément de la collectivisation de l'agriculture et de l'établissement du système des communes.

En réaction évidente à des départs plus importants des villages que ceux auxquels ils s'attendaient, les pouvoirs publics ont tenté de les contenir en centralisant l'embauche, en limitant les déplacements et en rationnant les céréales dans les villes. Mais ces mesures n'ont pas freiné les départs des travailleurs chinois des zones rurales, et la pression sur les villes a tellement augmenté que le gouvernement s'est mobilisé pour renvoyer des millions de personnes à la campagne. Puis, avec le Grand

bond en avant (de 1958 à 1960), le gouvernement a abandonné toute tentative de contrôler les flots de travailleurs, visant de nouveau à accélérer le développement industriel et créant ainsi les motivations d'une nouvelle poussée de travailleurs vers les villes du pays. En 1960, la population urbaine de la Chine avait doublé par rapport à 1949.

Durant les années 60 et la première moitié des années 70, la population urbaine a chuté, en conséquence du délogement des intellectuels et des élites urbaines vers la campagne au cours de la Révolution culturelle (de 1966 à 1976). Puis, suite à un changement abrupt de politique en 1976, les départs vers les villes ont fortement augmenté de nouveau.

Au début des années 80, le rythme d'urbanisation a commencé à beaucoup préoccuper le gouvernement. Malgré le fait que les migrations des zones rurales vers les villes n'avaient représenté que 20 % seulement de l'expansion des villes chinoises entre 1949 et 1980, les signes d'une infrastructure et de services encombrés à Shanghai et à Beijing ont retenu l'attention des décideurs politiques.

Le système d'enregistrement des ménages dit « hukou » est devenu le principal outil politique de contrôle des mouvements de travailleurs, avec les quatre principes suivants.

- Les migrations, surtout vers les agglomérations urbaines, seront permises seulement si elles sont compatibles avec le développement économique.
- Les migrations des zones rurales vers les villes doivent être strictement contrôlées.
- Il n'est pas nécessaire de contrôler les mou-

vements entre communautés de taille à peu près similaire.

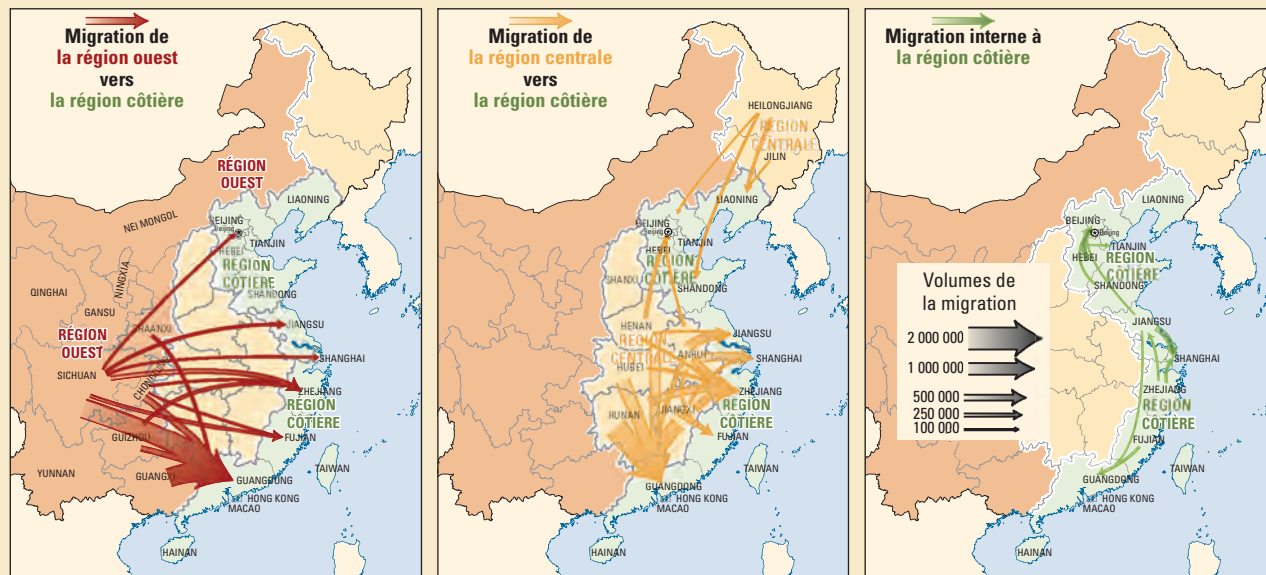
- Les déplacements des grands villages vers les petits villages ou entre zones rurales devraient être encouragés.

D'après le système de hukou, chaque individu a un lieu de résidence officiel, et les documents de vérification de la résidence sont comparables à un passeport. Il n'est permis aux personnes de travailler légalement, de bénéficier de services sociaux (qui comprennent une couverture pour des soins) et d'avoir accès à des rations alimentaires que dans leur lieu de résidence. Un changement dans le lieu officiel de résidence doit faire l'objet d'une permission, semblable à l'octroi d'un visa par une administration locale. Toutefois, certaines formes de migration temporaire sont légalement permises pour répondre à l'évolution de la demande de main-d'œuvre.

Selon le degré de préoccupation du gouvernement chinois à l'égard de la taille des villes du pays et du rythme de la croissance urbaine, le hukou a été resserré ou relâché — par exemple, par l'assouplissement des exigences en matière de résidence pour l'accès aux rations alimentaires ou par l'extension des droits des migrants temporaires. En dépit des contrôles, une application laxiste a permis à un nombre important de travailleurs migrants de s'installer dans des villes avec un statut de « résident temporaire ». En effet, au cours des trente dernières années, il a fallu compter sur les migrants — temporaires d'après la loi, mais permanents de fait — pour satisfaire aux besoins de main-d'œuvre destinés à alimenter la performance de croissance spectaculaire de la Chine.

### La croissance et la concentration industrielles de la Chine ont été accompagnées de mouvements massifs de travailleurs

Migration interne de la main-d'œuvre entre 1995 et 2000



Source : Huang & Luo (à paraître) à partir de données des recensements de la population chinois.

### ENCADRÉ 5.3 *De la facilitation à la restriction, à la facilitation (à nouveau) de la mobilité de la main-d'œuvre en Chine — suite*

Actuellement, les mouvements de personnes des zones rurales vers les villes s'accroissent fortement de nouveau. Un travailleur rural sur cinq migre, et les migrants représentent un tiers du nombre d'emplois urbains. En 2005, le revenu moyen dans les villes était de trois fois supérieur à celui des zones rurales. La mécanisation des activités agricoles a fait augmenter le surplus de main-d'œuvre, et les entreprises industrielles de la Chine ont un besoin constant de main-d'œuvre à bon marché.

Se rendant compte des dividendes de la croissance lorsque la main-d'œuvre peut se déplacer librement, les pouvoirs publics ont

assoupli le hukou depuis quelques années, et ils ont même facilité les migrations. Les restrictions aux migrations ont été réduites, le marché du travail a gagné en efficacité et les décisions concernant la mobilité des travailleurs traduisent une meilleure réceptivité aux facteurs économiques.<sup>a</sup> À travers des projets-pilotes dans des municipalités choisies, les migrants en provenance des zones rurales auront accès aux services de santé et de protection sociale, à une formation, à de l'information sur le marché du travail et de l'assistance dans la recherche d'un emploi, ainsi qu'à un recours éventuel à la justice en cas d'abus de la part des employeurs.

Des recherches menées récemment indiquent que les restrictions ont eu des effets négatifs : beaucoup de villes chinoises ont une dimension inférieure à ce qu'elle devrait avoir.<sup>b</sup> Dans beaucoup d'endroits comme Chengdu et Chongqing, les gouvernements facilitent de nouveau une migration accélérée des zones rurales vers les centres urbains (voir le chapitre 7).

Source : Équipe du Rapport sur le développement dans le monde 2009.

a. Poncet, 2006.

b. Au & Henderson, 2006a.

restrictions concernant les lieux de résidence, les migrations des zones rurales vers les villes sont désormais majoritaires (voir encadré 5.3).

L'application de mesures uniformes à la migration interne n'est pas fréquente. À cause du fait que le nombre d'études de ménages établissant régulièrement la mobilité de la main-d'œuvre est faible et que les questions posées sur la migration ne sont pas les mêmes, des indicateurs comparables ne peuvent être établis que pour un nombre restreint de pays. Il est plus probable que les questions sur les migrations soient posées dans les pays où les mouvements de travailleurs sont importants et où les gouvernements sont intéressés par les considérations relatives aux migrations. Dans la liste figurant au tableau 5.3, on trouve par exemple des pays stables (comme l'Argentine et le Costa Rica) dans lesquels les migrations traduisent de façon assez probable les motifs d'ordre économique, et d'autres ayant connu des conflits récemment (comme la Bosnie-Herzégovine, la République démocratique du Congo, le Rwanda et le Sierra Leone), où la mobilité interne est aussi la conséquence d'une fuite devant des menaces de violence.

#### **Les compétences : le moteur de la migration interne et internationale**

Une ruée migratoire de la même ampleur que celle qui s'est produite au départ de l'Europe au tournant du 20<sup>e</sup> siècle n'a pas encore eu lieu et n'arrivera peut-être jamais. Mais à la différence des mouvements de travailleurs non qualifiés, ceux des travailleurs qualifiés possédant un capital humain sont en hausse. La mondialisation et les politiques de migration sélective vont probablement faciliter les déplacements de travailleurs qualifiés à l'intérieur des pays et à travers les frontières.

À l'intérieur des frontières nationales, les qualifications continuent à déterminer qui se déplace et qui ne le fait pas — définitivement des zones rurales vers les villes. Les personnes mieux

éduquées sont plus susceptibles de migrer dans leur propre pays (voir les figures 5.4 et 5.5).<sup>24</sup> Beaucoup de migrants temporaires et saisonniers peu ou pas éduqués migrent aussi.<sup>25</sup> Mais l'éducation a pour effet d'augmenter la vitesse de mobilité des travailleurs : elle donne accès des opportunités d'emploi plus intéressantes, et elle écourte le temps de recherche d'un emploi dans les lieux de destination.<sup>26</sup>

L'éducation augmente aussi la probabilité de départ à l'étranger. La migration des travailleurs qualifiés par rapport aux travailleurs non-qualifiés est en hausse depuis les années 70 dans toutes les régions du monde en développement (voir figure 5.6). Les proportions les plus élevées d'émigrants qualifiés (exprimées en pourcentage du personnel qualifié) viennent de l'Afrique, des Caraïbes et d'Amérique centrale. Plus de la moitié des ressortissants de beaucoup de pays d'Amérique centrale et de pays insulaires des Caraïbes ayant reçu une éducation universitaire vivaient à l'étranger en 2000. Et près de 20 % des travailleurs qualifiés de l'Afrique subsaharienne en étaient partis.<sup>27</sup> Ces faits peuvent être pris comme des indications que le capital humain est en train de devenir plus mobile sur le plan international, ou bien que les politiques « sélectives » d'immigration dans les pays riches sont en train d'influencer la composition des migrations internationales en faveur de ceux détenant des qualifications. Mais l'accroissement des migrations de travailleurs qualifiés est dû à l'élévation des niveaux d'éducation dans le monde entier, et particulièrement dans les pays d'où partent la majorité des migrants internationaux. En termes relatifs, les mouvements transfrontaliers de main-d'œuvre qualifiée sont demeurés assez constants en tant que proportion du volume global de travailleurs qualifiés dans les pays de départ. Plutôt qu'un capital humain qui devient plus mobile, c'est tout simplement la disponibilité du capital humain qui augmente et qui pousse à des volumes accrus de migration.<sup>28</sup>



Tableau 5.3 Les taux de mobilité de la main-d'œuvre varient largement selon les régions du monde en développement

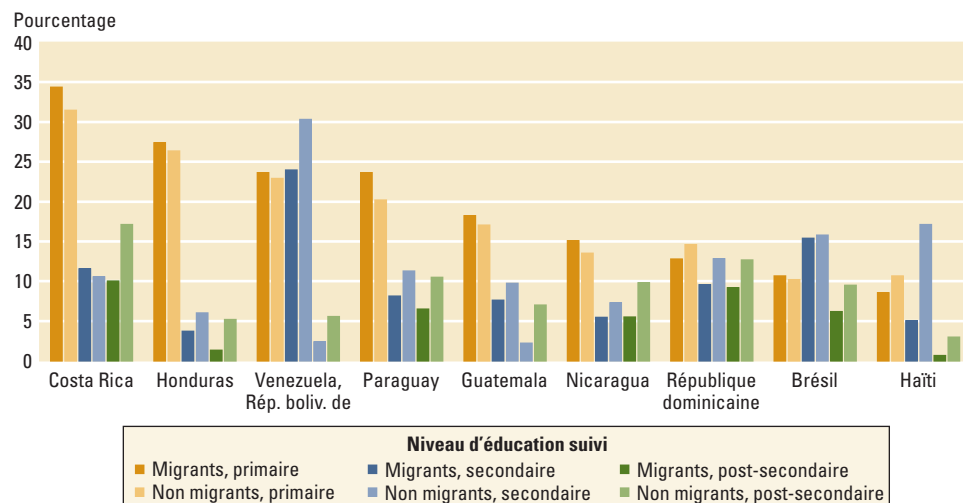
| Pays et année de l'enquête (classés par volume de migrants) | Migrants internes (% de la population en âge de travailler) | Migrants récents (période inférieure à cinq ans, % de la population totale en âge de travailler) | Migrants récents (% de migrants internes) | Pays et année de l'enquête (classés par volume de migrants) | Migrants internes (% de la population en âge de travailler) | Migrants récents (période inférieure à cinq ans, % de la population totale en âge de travailler) | Migrants récents (% de migrants internes) |
|---|---|--|---|---|---|--|---|
| Bosnie-Herzégovine, 2001                                    | 52,5  | 12,8   | 24,5                                      | Costa Rica, 2001  | 19,9  | 2,5  | 12,4                                      |
| Paraguay, 2001  | 39,0  | 7,3  | 18,7                                      | Brésil, 2001  | 19,5  | 3,3  | 16,7                                      |
| Bolivie, 200  | 37,7  | 5,0  | 13,3                                      | Sierra Leone, 2003  | 19,0  | 3,7  | 19,3                                      |
| Maroc, 1998   | 33,4  | 6,0  | 18,1                                      | Nicaragua, 2001   | 18,6  | 3,1  | 16,9                                      |
| Azerbaïdjan, 1995   | 33,2  | 19,4   | 58,4                                      | Guatemala, 2006   | 17,5  | 3,3  | 19,1                                      |
| Honduras, 2003  | 29,0  | 5,5  | 19,2                                      | Haïti, 2001   | 17,5  | 2,8  | 15,8                                      |
| Venezuela, 2004   | 28,3  | 3,0  | 10,7                                      | Argentine, 2006   | 17,2  | 1,4  | 8,1                                       |
| Congo, Rép. dém. du, 2005                                   | 27,1  | 7,8  | 28,9                                      | Rép. kirgize, 1997  | 16,2  | 4,7  | 29,2                                      |
| République dominicaine, 2004                                | 26,9  | 4,0  | 14,9                                      | Roumanie, 1994  | 15,1  | 1,9  | 12,8                                      |
| Arménie, 1999   | 24,5  | 22,4   | 91,7                                      | Croatie, 2004   | 14,7  | 1,2  | 8,0                                       |
| Mauritanie, 2000  | 24,2  | 2,9  | 12,0                                      | Bulgarie, 2001  | 14,3  | 1,4  | 10,0                                      |
| Albanie 2005  | 23,9  | 4,1  | 17,3                                      | Cambodge, 2004  | 14,2  | 2,8  | 19,4                                      |
| Équateur, 2004  | 22,7  | 5,3  | 23,4                                      | Tadjikistan, 2003   | 9,9   | 1,5  | 15,7                                      |
| Vietnam, 1992   | 21,9  | 3,1  | 14,3                                      | Mongolie, 2002  | 9,8   | 0,0  | 0,4                                       |
| Rwanda, 1997  | 21,5  | 5,9  | 27,6                                      | Kazakhstan, 1996  | 9,3   | 1,4  | 14,7                                      |
| Colombie, 1995  | 20,1  | 5,3  | 26,3                                      | Madagascar, 2001  | 9,3   | 0,0  | 0,0                                       |
|   |   |  |   | Mozambique, 1996  | 8,1   | 0,0  | 0,2                                       |
|   |   |  |   | Malawi, 2005  | 2,7   | 1,1  | 43,2                                      |
|   |   |  |   | Micronésie, 2000  | 1,2   | 0,3  | 23,6                                      |

Source : Équipe du Rapport sur le développement dans le monde 2009, à partir des enquêtes auprès des ménages.

Note : Les migrants internes sont des individus qui ne vivent pas dans le district où ils sont nés. Cette définition ne comprend pas les migrants retournés sur leur lieu de naissance — soit les personnes qui l'ont quitté précédemment, mais qui y étaient de retour au moment de l'enquête. Les migrants récents sont ceux qui ont migré au cours des cinq années précédant celle de l'étude.

Figure 5.4 En Amérique latine et dans les Caraïbes, les migrants internes sont plus éduqués que les non migrants

Comparaison entre les niveaux d'éducation des migrants internes et des non migrants dans les lieux d'origine et au moment de la migration



Source : Équipe du Rapport sur le développement dans le monde 2009, à partir d'enquêtes auprès des ménages sélectionnées.

Le développement rapide des télécommunications et d'autres formes de technologie de l'information de la communication ont séparé la mobilité du capital de celle de la main-d'œuvre. En une tendance qui va vraisemblablement s'accroître, davantage de services dans les processus de production des industries situées dans les pays riches sont en train d'être déplacés en « offshore » dans les pays à revenus faibles et à revenus intermédiaires, dans lesquels le capital humain est moins cher. Ce qui a commencé avec l'exportation de services de développement et de maintenance de programmes à partir de la ville indienne de Bangalore vers des firmes à travers le monde s'est développé en un commerce de services en plein essor nécessitant une vaste gamme de compétences — de simples communications avec la clientèle des entreprises, surtout à partir de pays comme l'Inde et les Philippines où l'anglais est couramment parlé, à la comptabilité financière et à la maintenance informatique. Jusqu'à présent, il n'y a encore aucune preuve que l'exportation de capital humain « désincarné » à travers des lignes téléphoniques ou Internet se substituera au flux de travailleurs qualifiés. Mais en rendant possible la séparation du capital humain et de la main-d'œuvre, les technologies de l'information et de la communication ont relevé davantage la mobilité des compétences pour ce qui concerne les personnes.

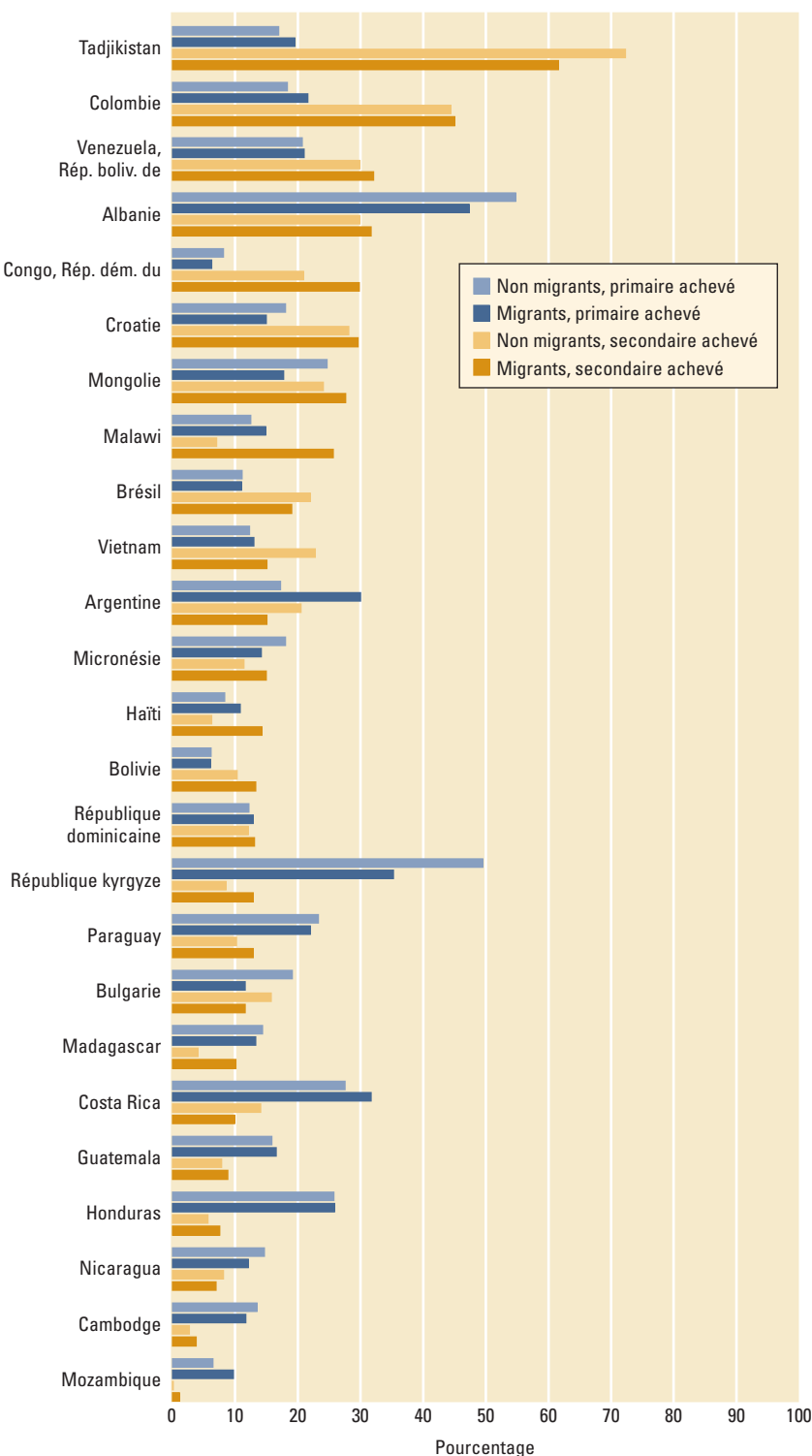
### La mobilité de la main-d'œuvre : une génération d'analyses

Jusqu'à récemment, deux composantes de la littérature économique — les migrations de la main-d'œuvre et la croissance économique, chacun avec un fort impact auprès des décideurs politiques des pays en développement — ont évolué sur des voies différentes et divergentes. Toutefois, ainsi qu'il est démontré à travers les arguments et les indications relatives aux économies d'agglomération dans le chapitre 4, les deux phénomènes sont intimement liés dans le monde réel. La mobilité de la main-d'œuvre et les migrations volontaires pour des gains économiques ne sont en fait que l'aspect humain de la question d'agglomération.

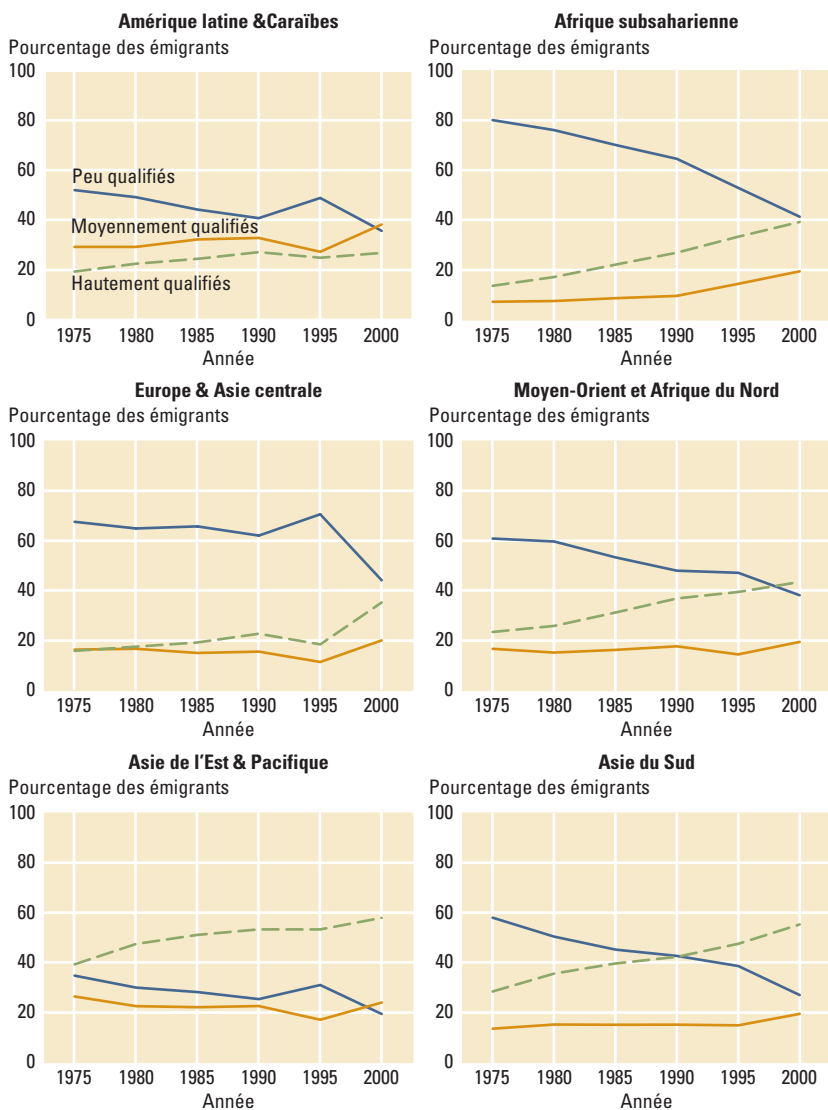
En ce qui concerne les entreprises, les économies de localisation et d'urbanisation résultent des retombées de connaissances entre personnes se trouvant à proximité les unes des autres. Pour cette raison, les personnes sont souvent plus productives, à un point de vue économique, lorsqu'elles se trouvent dans l'entourage d'autres personnes, et particulièrement de celles possédant des compétences. La migration et l'agglomération s'alimentent l'une l'autre. Que ce soit l'agglomération dans les endroits avancés d'une zone géographique, dans des régions

**Figure 5.5 Les migrants internes sont plus éduqués que les travailleurs des endroits de destination**

Comparaison entre les travailleurs migrants internes et non migrants sur le lieu de destination des migrants



Source : Équipe du Rapport sur le développement dans le monde 2009, à partir d'enquêtes auprès des ménages sélectionnées.

**Figure 5.6 La migration des pays en développement devient plus qualifiée**

Source : Docquier, 2006.

dynamiques à l'intérieur d'un pays ou dans des pays dynamiques à l'intérieur d'un ensemble régional, le capital humain se dirige vers les endroits dynamiques économiquement. À chaque échelle spatiale, la migration est la façon qu'utilisent les personnes qui investissent dans l'éducation et l'acquisition de compétences pour obtenir les retours sur leur investissement.

Un important regard que portent des ouvrages sur l'agglomération — que le capital humain rapporte plus de bénéfices là où il est abondant — a été ignoré dans les ouvrages sur la migration de la main-d'œuvre. Préoccupée par le chômage urbain et la misère des villes-champignon des pays du Sud, la recherche initiale sur les migrations de main-d'œuvre a préconisé l'adoption de restrictions.<sup>29</sup> Les gouvernements ont souvent pris des dispositions sur la base de

ces recommandations, à travers l'introduction de politiques visant à faire diminuer les migrations ; mais elles n'ont donné que peu de résultats : les flux migratoires de la campagne vers les villes et de provinces à la traîne vers celles plus avancées, ont continué sans faiblir. Le seul effet des restrictions imposées a probablement été la perte d'une partie de la croissance économique ainsi qu'une convergence plus lente des standards de vie des régions retardataires et de celles des régions dynamiques.

Les économies d'échelle et retombées croissantes générées par les grappes — particulièrement les retombées provenant du capital humain — illustrent clairement les bénéfices en termes de croissance et de richesse qui facilitent les mouvements de main-d'œuvre des endroits à la traîne vers ceux qui sont avancés. Les implications en termes de décisions politiques sont grandes. Plutôt qu'une imminente vague humaine destructrice, les flots croissants de personnes des villages vers les villes pourraient représenter une aubaine pour la croissance économique et pour la convergence du bien-être. Que ce soit des mouvements d'une échelle spatiale locale vers une au niveau national, ou encore une autre vers le niveau international, les bénéfices issus des regroupements sont les mêmes — et les problèmes auxquels doivent faire face les décideurs politiques deviennent plus nombreux et complexes. Exprimé clairement, ceci signifie que les pouvoirs publics ne veulent pas perdre des personnes et du capital humain.

La théorie économique reconnaît maintenant que les gouvernements ne devraient pas tenter de retenir les personnes. L'attrait des forces d'agglomération dans les endroits prospères est tout simplement trop fort pour y opposer des mesures de façon soutenue. Un autre aspect de l'attrait de l'agglomération a fait l'objet d'études sérieuses par des économistes, mais il n'est souvent pas pris en compte par les pouvoirs publics. Il est le suivant : les migrants qui vont vivre dans les villes, dans les régions dynamiques ou encore dans les pays avancés sont presque constamment en communication avec leur lieu d'origine. La plupart des migrants conservent des liens étroits et actifs avec leur communauté d'origine, et ils y envoient de l'argent. Mais ils font beaucoup plus que cela. Ils renvoient des informations et de l'assistance technique, et lorsqu'un endroit est prêt, ils y retournent souvent avec des idées, des connaissances, des attentes de bonne gouvernance et des liens vers les marchés avancés. Les gouvernements de pays à forte émigration qui introduisent les mesures appropriées peuvent capter ces bénéfices pour une croissance accrue et une convergence accélérée des standards de vie.

### ***La théorie des migrations reconnaît maintenant les bénéfices de l'agglomération***

Les idées des économistes sur ce qui motive les personnes à se déplacer et ce que signifient ces mouvements proviennent de théories de croissance économique et de convergence. Que ce soit dans le cadre classique<sup>30</sup> ou dans des modèles récents de « croissance endogène »<sup>31</sup> dans lesquels les personnes sont libres de se déplacer, le schéma reste le même : elles se déplacent pour aplanir les différences dans les niveaux de salaires entre les endroits. Vu le fait que des salaires plus élevés dans l'endroit de destination indiquent un manque initial de travailleurs par rapport au capital — ou une dotation en capital élevée par travailleur — l'arrivée de nouveaux migrants ralentira l'accumulation de capital par travailleur et la croissance des salaires. En comparaison, l'accumulation de capital par travailleur dans les endroits que les migrants quittent sera plus rapide lorsqu'ils partent, et elle accélérera la croissance des salaires pour les travailleurs qui restent. Par le biais de ce mécanisme, on peut prévoir que les revenus dans différents endroits convergeront finalement.

L'analyse de la croissance économique dans les pays en développement est à l'origine des premières théories relatives à la migration de la main-d'œuvre.<sup>32</sup> Ces premières théories séparaient un pays en développement entre un secteur rural agricole traditionnel et un secteur industriel moderne centré dans les zones urbaines. L'idée principale était qu'avec le développement économique, et particulièrement avec la mécanisation graduelle de l'agriculture, il y a toujours un excédent de main-d'œuvre dans les zones rurales. Mais tel n'est pas le cas dans le secteur manufacturier moderne. Ainsi donc, dans les zones rurales, chaque travailleur additionnel, indépendamment de ses talents innés ou du niveau d'éducation qu'il a atteint, a une productivité marginale nulle, alors qu'il a potentiellement une productivité marginale positive dans le secteur manufacturier. Une telle situation crée des écarts de salaires et une incitation pour la main-d'œuvre à migrer des zones rurales vers les villes pour chercher de l'emploi dans le secteur manufacturier. Le secteur agricole fournit une main-d'œuvre illimitée au secteur manufacturier, et le transfert de main-d'œuvre entre les deux secteurs a lieu à travers une migration des zones rurales vers les villes. Et cette migration continue jusqu'à ce qu'un « chômage déguisé » de travailleurs dans les zones rurales soit absorbé dans le secteur manufacturier des zones urbaines.

Les mouvements des zones rurales vers les zones urbaines étaient considérés comme souhaitables lorsqu'ils étaient accompagnés de

croissance économique. Dans ce qui est devenu connu comme les modèles de migration classés de Todaro,<sup>33</sup> les migrants potentiels décident d'un départ éventuel en comparant les rentrées de revenus auxquels ils peuvent s'attendre en ville et à leur domicile en milieu rural, après avoir pris en considération les coûts afférents aux déplacements et à la recherche de travail.<sup>34</sup> Un aspect fondamental des premiers modèles de Todaro est que le taux de croissance économique — et par extension le taux de création d'emplois dans le secteur manufacturier moderne — était supposé être constant et fixé indépendamment du modèle. Ce cadre classique — avec un taux de croissance économique exogène et un taux de création d'emplois constant dans le secteur manufacturier — a constitué une explication au chômage urbain grandissant dans des villes comme Nairobi. Mais il a aussi créé ce qui est devenu connu comme le paradoxe de Todaro : toute politique visant à accroître les activités économiques en milieu urbain pourrait provoquer une augmentation du chômage urbain, parce que les améliorations provoqueraient encore plus de migrations des zones rurales.

Peu de modèles économiques ont eu autant d'impact auprès des décideurs politiques dans les pays en développement que ces premières théories sur la migration de la main-d'œuvre. À travers le monde en développement, et particulièrement en Asie du Sud et en Afrique subsaharienne, le paradoxe de Todaro a constitué un puissant facteur de découragement et même d'interdiction pure et simple des mouvements de main-d'œuvre.<sup>35</sup> Le modèle de Todaro semblait indiquer que les interdictions de migration interne au-delà de ce qui est requis pour assurer le plein emploi dans le secteur manufacturier pourraient mener à l'amélioration du bien-être au niveau national, à cause du fait que la production pourrait alors être maintenue à son niveau optimal.

Toutefois, à la fin des années 70 et au début des années 80, les économistes ont commencé à remettre en question les modèles classiques, en faisant ressortir les faiblesses du cadre de Todaro, qui n'avait pas réussi à saisir la nature dynamique des mouvements de main-d'œuvre. Ce cadre avait minimisé les différences du goût du risque parmi les migrants potentiels. Il n'avait pas non plus pris en compte les différences de niveau d'éducation atteint et la façon dont ces différences peuvent influencer sur la recherche d'un emploi. Il avait ignoré de pertinentes motivations et des caractéristiques de ménages susceptibles d'avoir une influence sur le choix par la famille du membre qui va migrer. Il n'avait de plus pas tenu en compte la possibilité de migrations vers des emplois situés dans l'économie urbaine infor-

#### ENCADRÉ 5.4 *Les politiques sociales et de l'emploi freinent la migration en Europe de l'Est, ce qui n'est pas bon pour la croissance*

Au début de la période transitoire de sortie de l'économie planifiée, les migrations internes ont augmenté dans plusieurs pays de l'Europe de l'Est et de l'Asie centrale. Mais ceci n'a peut-être été qu'un phénomène isolé. En fait, une part importante de l'augmentation soudaine des migrations au sein de la **Communauté des États indépendants** (CEI) semble tenir aux retours de personnes dans leur communauté d'origine et aux départs de travailleurs de zones où ils avaient été envoyés par les responsables de planification centrale. Plus d'un million de personnes se sont relogées de Sibérie et des régions septentrionales de la Russie et de l'Extrême-Orient vers les régions plus centrales de la Fédération de Russie ; ce nombre représente environ 12 % de la population de ces régions.

Il semble que ces mouvements ont cessé. Les migrations ont diminué, malgré les écarts de revenus et de qualité de la vie. Les migrants internes en République tchèque, en Pologne et en République slovaque représentent moins de 0,5 % de la population active, et donc un taux bien inférieur à celui de 1,5 % en Allemagne, et de près de 2,5 % en France, aux Pays-Bas et au Royaume-Uni.

La plupart des personnes en âge de travailler dans les zones de l'Europe touchées par la crise économique ne se déplacent pas, parce que de fortes indemnités de chômage et une assistance sociale diminuent les pressions poussant à migrer hors des zones en déclin. D'après les dispositions des assurances-chômage en Pologne, les travailleurs qualifiés perçoivent des allocations assez généreuses pendant des périodes allant de six mois dans des zones de faible chômage jusqu'à 18 mois dans les zones de chômage aigu. De plus, les travailleurs sans emploi qui sont proches de l'âge de la retraite perçoivent des allo-

cations de pré-retraite rattachées à leur pension. Les ménages à faibles revenus sont aussi éligibles pour des allocations d'assistance sociale temporaires garanties. Par ailleurs, les politiques de logement sont aussi susceptibles de décourager les migrations. Ainsi, pendant la transition, les maisons ont été généralement cédées à leurs occupants pour des sommes faibles ou même nulles, et y demeurer ne coûte pas beaucoup. Dans le même temps, les contrôles des loyers découragent la construction de nouveaux bâtiments, ce qui a pour effet d'augmenter le coût du logement dans les zones qui se développent économiquement. Le prix élevé du logement dans les endroits économiquement prospères peut réduire sensiblement les gains de revenus que les travailleurs s'attendent à recevoir de leur migration.

Les décrets de salaires minimaux uniformes au niveau national non ajustés au coût de la vie, les conventions collectives et les dispositions légales relatives à la protection de l'emploi découragent aussi les migrations. Dans d'autres régions où l'économie informelle prédomine, la réglementation du marché du travail est moins contraignante. Mais dans les économies précédemment planifiées d'Europe de l'Est et centrale, les dispositions relatives au salaire minimum et à la protection de l'emploi comptent. En Pologne, où le salaire minimum est relativement élevé, la fixation des salaires au niveau national semble constituer une entrave à la migration des travailleurs hors des zones touchées par la crise économique. Ailleurs dans la région, dans les endroits où les salaires minimums décrétés sont relativement bas, ils ne semblent pas avoir des effets similaires sur la mobilité interne de la main-d'œuvre.

Sources : Dillingner, 2007, Paci *et al.*, 2007.

pouvaient expliquer pourquoi les villes sont importantes. Ils pouvaient aussi expliquer pourquoi le capital humain et financier ne se déplace pas des endroits où il est déjà abondant — les pays riches, les régions dynamiques dans les pays individuels et les villes — vers les endroits où il semble manquer — les pays pauvres, les régions retardataires et les communautés rurales.<sup>38</sup>

S'il existe des effets externes aux regroupements de capital humain, les villes peuvent relancer l'économie et maintenir la croissance. Malgré le fait que les spécialistes des questions urbaines ont longtemps maintenu ce point de vue,<sup>39</sup> il était assez nouveau pour les économistes. Les chercheurs en économie urbaine ont repris avec enthousiasme la chasse aux effets externes positifs des retombées du capital humain qui avaient été théorisés. Les études théoriques et empiriques tentaient de quantifier ce qui arrive à la productivité, aux salaires et aux prix des biens fonciers lorsque le volume global de capital humain augmente dans une ville.<sup>40</sup> Des signes de rentabilité sociale en matière d'éducation revenant à des zones géographiques précises, qui apportaient un appui aux arguments favorables sinon aux regroupements spécifiques de main-d'œuvre, du moins à de plus fortes concentrations d'activités économiques, ont commencé à paraître.<sup>41</sup>

En tant que tels, ces arguments ne se sont toutefois pas répandus dans les principaux ouvrages de migration de la main-d'œuvre jusqu'à la fin du 20<sup>e</sup> siècle. Mais ceci n'est pas une surprise, car les hypothèses fondamentales des modèles de migration classiques ne concordent pas avec celles adoptées par les nouveaux théoriciens de la croissance et par ceux qui mettent en avant les économies d'agglomération (voir encadré 5.5).

#### *Les migrations, la croissance et le bien-être : divergence ou convergence ?*

Dans un monde avec des rendements d'échelle en augmentation, la migration sélective et volontaire conduira-t-elle à une divergence ou à une convergence économique ? Un gros volume de travail empirique dans des pays développés et en développement plaide en faveur d'un consensus émergent à l'effet que les pouvoirs publics ne devraient pas considérer les mouvements volontaires de population au niveau interne comme une menace. En effet, la migration interne procure à la société des opportunités de croissance économique et de convergence de bien-être.

Contrastant avec le consensus émergent à propos des migrations à l'intérieur des pays, les bénéfices et les coûts des migrations internationales font toujours l'objet de débats. La prééminence de l'endroit dans la détermination du rendement sur l'investissement d'un individu

melle et l'attrait qu'ils pourraient exercer hors du secteur manufacturier moderne.<sup>36</sup>

Ainsi donc, au milieu des années 80, certains économistes ont commencé à avoir de leur côté des vues différentes sur la croissance économique, principalement en reformulant la façon dont les modèles de croissance économique avaient traité le progrès technique. Le capital humain et les idées étaient différents des autres facteurs de production : ils montraient des rendements d'échelle qui augmentent.<sup>37</sup> Et parce que la génération d'idées et le capital humain sont essentiellement des activités à caractère social — regroupant des personnes d'une façon qui n'a pas de comparaison dans le processus d'accumulation de capital physique — ces modèles



en capital humain s'observe dans la différence considérable que le simple geste de traverser une frontière peut faire dans les revenus salariaux. Un Bolivien adulte ayant effectué neuf années de scolarité en Bolivie gagnera environ 460 dollars EU par mois, en dollars correspondant au pouvoir d'achat aux États-Unis. Mais une personne possédant la même éducation, les mêmes compétences et les mêmes dispositions gagnera environ 2,7 fois autant si elle travaille aux États-Unis. Un Nigérien éduqué au Nigeria gagnera, quant à lui, huit fois plus en travaillant aux États-Unis plutôt que dans son pays natal. Cette « prime de situation » est importante à travers le monde en développement.<sup>42</sup> Alors que les bénéfices qu'obtient un individu lorsqu'il migre d'un pays pauvre à un pays riche sont évidents, le mouvement accéléré de la main-d'œuvre qualifiée hors des pays en développement est-il plus susceptible d'aider ou de contraindre les perspectives de croissance et de convergence de ces derniers ? La réponse est controversée.

Ce qui n'est toutefois pas controversable, c'est le montant en constante augmentation des remises de fonds au niveau international, qui dépasse maintenant tous les autres mouvements de capitaux vers les pays pauvres et les pays à revenus intermédiaires. En 2007, pour la première fois, les montants des fonds envoyés vers de nombreux pays en développement ont été plus élevés que ceux des investissements directs étrangers et des capitaux dans ces mêmes pays.<sup>43</sup> Et ceux-là ne sont seulement que les mouvements de remises que les gouvernements et les chercheurs peuvent mesurer, et qui ne constituent qu'une fraction de ce qui est effectivement envoyé à travers des voies formelles et informelles. Rendre plus aisés les mouvements de travailleurs qualifiés et non qualifiés à travers les frontières nationales contribuerait probablement davantage à la réduction de la pauvreté dans les pays en développement que n'importe quelle autre initiative politique ou d'aide.<sup>44</sup>

*Les migrations de main-d'œuvre favorisent la croissance.* Les indications empiriques recueillies montrent que les migrations de main-d'œuvre à l'intérieur des pays offrent de meilleures perspectives de revenus potentiels aux personnes qui se déplacent. Elles montrent aussi que les migrations de main-d'œuvre contribuent à la croissance globale en améliorant la distribution de la main-d'œuvre et en favorisant la concentration. Et en regroupant les compétences et le talent, les migrations stimulent les retombées d'agglomérations. Au Royaume-Uni, la prime de salaire à long terme des hommes qui migrent est estimée à environ 14 %, et elle est d'environ 11 % pour les femmes.<sup>45</sup> Des primes de salaires allant de 7 à 11 % ont été constatées parmi les

migrants internes aux États-Unis.<sup>46</sup> De tels gains pour les migrants individuels se traduisent par des gains pour l'économie dans son ensemble. Dans de nombreux pays, les taux élevés de mobilité interne de la main-d'œuvre ont été associés à des périodes de croissance économique soutenue, comme aux États-Unis de 1900 à 2000,<sup>47</sup> au Brésil de 1950 à 1975,<sup>48</sup> au Japon de 1950 à 1975,<sup>49</sup> en République de Corée de 1970 à 1995<sup>50</sup> et en Chine 1980 à 2005. Dans une liste de pays en développement sélectionnés extraite d'études de ménages et montrant des niveaux de mobilité interne comparables, on trouve une association positive entre la mobilité interne de la main-d'œuvre et la croissance économique (voir la figure 5.7).

### ENCADRÉ 5.5 *De Lewis à Lucas : la perspective économique à propos des migrations a changé*

Les idées du monde économique qui ont eu le plus gros impact sur la façon dont les décideurs politiques considèrent les migrations ont les mêmes origines, dans les théories de croissance économique. L'évolution de la pensée économique sur les migrations — et particulièrement sur les bénéfices pour la croissance du regroupement de la main-d'œuvre et des talents dans les villes — sont traités de manière exhaustive dans les travaux de deux économistes lauréats du Prix Nobel, W. Arthur Lewis et Robert E. Lucas Jr.

Lewis a jeté les bases de l'étude des migrations de main-d'œuvre avec son modèle bi-sectoriel de croissance économique dans les pays en développement. Mais les théoriciens qui ont étudié la croissance économique depuis Lewis ont pris une voie différente de ceux qui ont utilisé ses idées pour se concentrer étroitement sur la migration de la main-d'œuvre.

Les modèles classiques de migration qu'a inspirés Lewis portaient de l'hypothèse d'un taux de croissance constant déterminé de façon exogène. En contraste marqué, les nouveaux théoriciens de la croissance — inspirés par l'affirmation de Lucas à l'effet qu'il existe des retombées extérieures positives au regroupement de capital humain — ont intériorisé la croissance dans des modèles qui tenaient compte de rendements d'échelle en augmentation. Dans les modèles de théories classiques, chaque migrant additionnel abaissait la probabilité d'emploi, contribuant au chômage urbain et élevant les coûts de la congestion. Les nouveaux théoriciens de la croissance et plus tard les partisans des économies d'agglomération urbaine ont eux perçu dans chaque migrant une source additionnelle de capital humain pour conduire le moteur d'agglomération de la croissance.

En 2002, Lucas a comblé le fossé entre ces fils de pensées divergents de la littérature relative au développement dans une étude théorique des migrations des zones rurales vers les zones urbaines

dans les pays à faibles salaires et à salaires intermédiaires.<sup>a</sup> Il partait d'un exemple de transfert de la main-d'œuvre d'un secteur d'activités traditionnel, utilisant une technologie intensive en terre, à un secteur moderne à forte intensité de capital humain, possédant un potentiel de croissance économique infini. Dans le modèle de Lucas, les villes sont des endroits où les nouveaux immigrants peuvent accumuler des compétences que requièrent les technologies modernes de production. Dans la conclusion de son document, il fait allusion à l'attraction exercée par les villes propulsées par les avantages de l'agglomération de la manière suivante :

« Même dans les économies en croissance rapide du monde post-colonial, le passage d'une économie agricole à 90 % à une qui est à 90 % urbaine est une question de décennies. Puisque chacun a la possibilité de migrer plus tôt que plus tard, quelque chose faisant des villes une destination de plus en plus attirante doit se produire au fil du temps. »<sup>b</sup>

La nouvelle idée émanant des théories qui ont reconnu les retombées des regroupements de capital humain est la suivante : alors que les rendements d'échelle dans l'agriculture sont constants, ceux du secteur manufacturier et des services augmentent. Selon que l'on adopte l'un ou l'autre de ces points de vue, les implications en termes de mesures à prendre sont profondément différentes. Un décideur politique persuadé que la conception classique est la bonne restreindra les mouvements de main-d'œuvre, particulièrement ceux des migrants des villages vers les villes moyennes et les grandes villes. Par contre, un décideur politique qui est conscient des bénéfices externes du capital humain fera exactement l'inverse, facilitant les migrations et les regroupements, particulièrement de ceux de travailleurs avec des compétences.

Source : Équipe du Rapport sur le développement dans le monde 2009.

a. Lucas Jr., 2004.

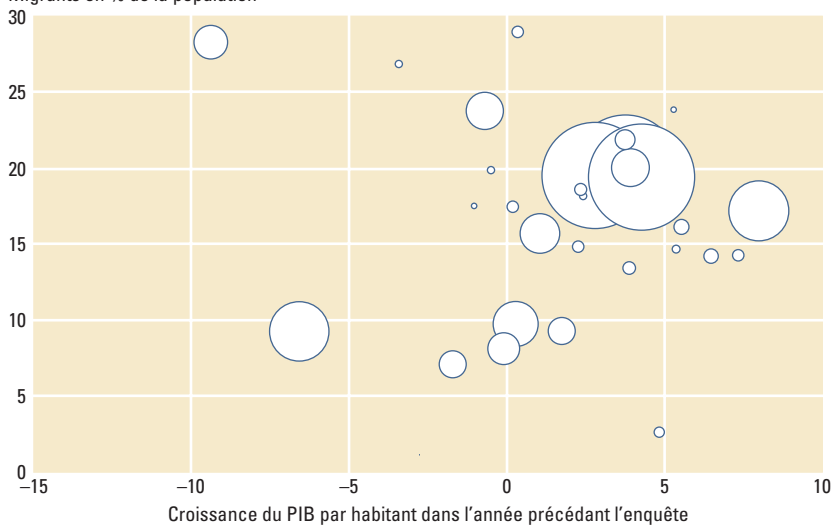
b. Lucas Jr., 2004.

Les recherches menées au Bangladesh, en Chine, aux Philippines et au Vietnam indiquent que la migration interne a contribué à la stimulation de la croissance.<sup>51</sup> Au Brésil, les migrations internes ont relevé la productivité en permettant aux producteurs de tirer des avantages de l'agglomération.<sup>52</sup> À l'opposé, en Chine, les restrictions aux mouvements de la main-d'œuvre entravent la croissance en restreignant la dimension des villes. À cause du fait que la dimension des villes de Chine est artificiellement maintenue à une taille plus faible que celle qu'elles pourraient autrement avoir, le pays a subi des manques de bien-être dus à des taux de croissance moins élevés.<sup>53</sup> Et en Inde, les restrictions aux mouvements de main-d'œuvre imposées dans le passé ont probablement maintenu les villes du pays à une taille inefficace, avec un coût en termes de croissance manquée (voir l'encadré 5.6).<sup>54</sup> Les migrants internes sont de toute évidence économiquement actifs : dans 24 des 35 pays pour lesquels on dispose d'indicateurs comparables issus d'études, la probabilité que les migrants trouvent à travailler dans l'endroit de destination est au moins égale, voire meilleure, que celle des personnes en âge de travailler qui y sont originaires (voir figure 5.8).

*Dans les pays développés d'aujourd'hui, les régions retardataires et dynamiques ont convergé.* Par ailleurs, pour ce qui concerne les revenus et les standards de vie entre les régions dynamiques et retardataires d'un pays donné, des informations historiques probantes de l'impact des mouvements internes de travailleurs au cours du 19<sup>e</sup> siècle dans les pays aujourd'hui développés donnent du poids à la convergence.

**Figure 5.7 Mobilité interne de la main-d'œuvre et croissance économique vont souvent de pair**

Migrants en % de la population



Source : Estimations de l'Équipe du Rapport sur le développement dans le monde 2009, à partir d'enquêtes auprès des ménages sélectionnées.

Note : Les cercles représentent la superficie des pays. Le cercle en haut à gauche représente la République bolivarienne de Venezuela en 2004.

Au début du 19<sup>e</sup> siècle, la majorité des non-natifs aux États-Unis vivaient sur la côte Est du pays. À la fin du siècle, plus de 3,2 millions de km<sup>2</sup> avaient été ajoutés à la surface originelle du pays (Voir « Géographie en mouvement 1 : Surmonter la distance en Amérique du Nord »).

Des institutions solides étaient critiques envers le peuplement d'une masse de terre aussi vaste. Les textes de la Constitution des États-Unis ainsi que le « Northwest Ordinance » de 1787 contenaient des dispositions pour la transformation de zones non colonisées en États. La mobilité des facteurs a été stimulée par l'incidence de la clause relative au commerce contenue dans la Constitution, qui défendait explicitement que les gouvernements des États restreignent les échanges à travers leurs frontières. Les pouvoirs publics et les administrations locales ont mis sur pied des biens publics et des infrastructures pour attirer des colons. Dans les années 1820, les salaires réels des travailleurs « communs » non-agricoles (non qualifiés) étaient d'environ 33 % supérieurs dans le Midwest à ceux du nord-est du pays. Mais entre 1820 et 1860, la part de la main-d'œuvre non qualifiée de la partie nord du Midwest a augmenté, passant de 23 à 45 %. Au fur et à mesure que la part de la main-d'œuvre du Midwest s'est élevée, son avantage salarial a diminué jusqu'à approximativement 17 % dans les années 1850, et 10 % au cours des quatre décennies qui ont suivi la guerre Civile. Les données des États sur les salaires des ouvriers agricoles indiquent une réduction sur une longue période des écarts géographiques en termes de salaires en tant que conséquence de la migration interne, un processus qui a commencé même avant la guerre Civile.<sup>55</sup>

En France, les écarts de salaires entre la zone métropolitaine de Paris et la campagne étaient importants au 19<sup>e</sup> siècle, mais ils se sont réduits lorsque la main-d'œuvre est arrivée en masse dans la ville. De manière plus générale, les écarts de salaires à travers les départements français se sont appréciablement réduits pendant la seconde moitié du 19<sup>e</sup> siècle. À travers les villes canadiennes, les écarts de salaires ont évolué exactement comme on s'y serait attendu si les migrants canadiens avaient considéré tout le pays comme un marché du travail unique.<sup>56</sup> Et à travers l'Angleterre, les écarts de salaires ne se sont pas beaucoup réduits au cours de la période d'industrialisation. Toutefois, cela n'a pas été dû à l'immobilité de la main-d'œuvre, car l'histoire montre que la main-d'œuvre de ce pays s'est toujours déplacée librement de zones à bas salaires vers des zones à salaires élevés. C'était plutôt parce que les forces qui soutenaient le développement industriel dans différentes parties de l'Angleterre se sont maintenues

### ENCADRÉ 5.6 Les barrières implicites à la mobilité : allocations basées sur la sédentarité et les divisions en Inde

En Inde, les barrières politiques à la mobilité interne sont imposées par omission plutôt que par commission, illustrant implicitement les obstacles aux migrations dans de nombreux pays en développement. Les politiques en cours ne permettent pas aux différentes communautés de saisir pleinement les bénéfices de mobilité de la main-d'œuvre. Les coûts et les risques des migrations pourraient être diminués de manière appréciable s'il existait une plus grande flexibilité dans la façon dont les ménages utilisent les services publics et les allocations sociales auxquelles elles ont droit, ainsi que dans la mise en place de l'assistance ciblée en faveur des personnes mobiles. Des attitudes négatives envers les pouvoirs publics et l'ignorance des bénéfices qui peuvent être tirés des mouvements de personnes ont abouti au fait que les migrations ne sont pas prises en compte en tant que force du développement économique.

Des indications récentes montrent que la mobilité des personnes en Inde — qui s'était stabilisée dans les années 70 et 80 — est en augmentation. Le recensement de 1961 en Inde a classifié 33 % de la population dans la catégorie des migrants internes — soit des personnes

vivant et travaillant dans un endroit autre que celui où elles sont nées. La proportion des migrants est plus élevée dans les villes (environ 40 % de la population) que dans les zones rurales (environ 30 %). Mais les mouvements de migrants de loin les plus importants — à l'intérieur des districts, à travers des districts et à travers des États — se produisent des zones rurales à la traîne vers les zones rurales avancées. Depuis les années 60, les flux de migration rurale-rurale ont été généralement plus de deux fois plus élevés que les deuxième mouvements en importance, soit des zones rurales vers les villes. La migration rurale-rurale a représenté en gros 62 % de l'ensemble des mouvements en 1999 et 2000. Des travailleurs provenant des États à la traîne comme le Bihar, le Rajasthan et l'Uttar Pradesh se déplacent systématiquement vers les États développés de la révolution verte — le Gujarat, le Maharashtra et le Punjab — pour travailler dans les fermes.

En Inde, la mobilité de la main-d'œuvre est limitée tant par les distances que par la division. Les niveaux de mouvements les plus élevés sont observés à l'intérieur du même district. Les mouvements de migrants d'un État à un autre ne se

font qu'au compte-gouttes. Depuis 2001, il y a eu un ralentissement des migrations permanentes et de celles portant sur de longues périodes (voir la carte encadrée). La proportion de migrants à vie (permanents) d'un État à un autre — au niveau d'environ 4 % — est beaucoup plus faible que celle de la population migrante totale. La plupart de ces migrants permanents vivent dans les villes. En sus de l'éloignement géographique, les fortes différences culturelles et linguistiques sont capables de décourager les mouvements des personnes loin de leur lieu d'origine.

Malgré le fait qu'un ensemble de données officielles montrent qu'il y a un ralentissement dans les migrations permanentes des zones rurales vers les villes, des micro-études indiquent que les migrations circulaires sont en train de devenir la forme dominante de migration parmi les personnes pauvres. Le nombre de migrants sur de courtes périodes a été estimé à 12,6 millions de personnes, mais les micro-études récentes poussent à penser que le nombre est de 30 millions, et qu'il est en augmentation.

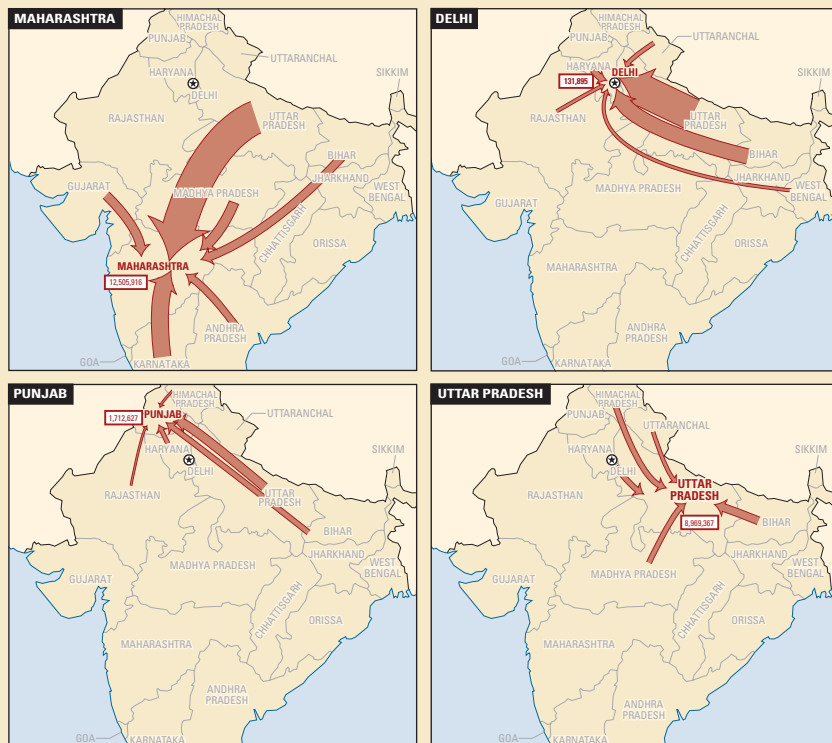
Les responsables politiques ne reconnaissent pas toujours les bénéfices des migrations pour une économie. Deux types de mesures ont été appliqués en Inde pour tenter de lutter contre les migrations. La première a consisté à accroître l'emploi rural, dans une tentative d'enrayer les mouvements de départ des zones rurales. Cette mesure laisse supposer, du moins implicitement, qu'une agriculture qui se détériore conduit à des migrations hors des campagnes et que des opportunités d'emploi améliorées dans les zones rurales à la traîne peuvent réduire ces migrations, ou même provoquer un renversement de tendance. Ces mesures comprennent le Programme national de garantie de l'emploi en milieu rural, adopté récemment ; il promet 100 jours de travail rétribué à un membre adulte de chaque ménage en milieu rural qui se porte volontaire pour fournir du travail non spécialisé, de nombreux programmes de développement visant à améliorer la productivité agricole de manière décisive ainsi que des programmes pour développer les petites villes et les villes moyennes.

La portée de la deuxième mesure est implicite. En raison du fait que les effets des migrations sont perçus comme étant négatifs, les administrations locales restent hostiles à l'égard des migrants, alors que les employeurs ne tiennent habituellement aucun compte des dispositions légales de protection de leurs droits et de leurs besoins. Dans de nombreux cas, les politiques de bien-être et les services sociaux sont conçus pour une population sédentaire. Les meilleures illustrations de telles politiques sont l'accès aux services sociaux, aux subventions de logement, aux rations alimentaires et à d'autres services publics seulement alloués aux natifs d'un endroit donné, alors qu'ils sont si importants pour l'ensemble des travailleurs pauvres.

Source : Équipe du Rapport sur le développement dans le monde 2009, sur base des données de recensement de Census of India.

#### En Inde, les migrants internes affluent vers les régions prospères de Delhi et du Maharashtra

Flux de migrants interne rapportés dans le recensement de 2001



12,505,918 Nombre de migrants intra-états

Volumes totaux de la migration

1 000 000

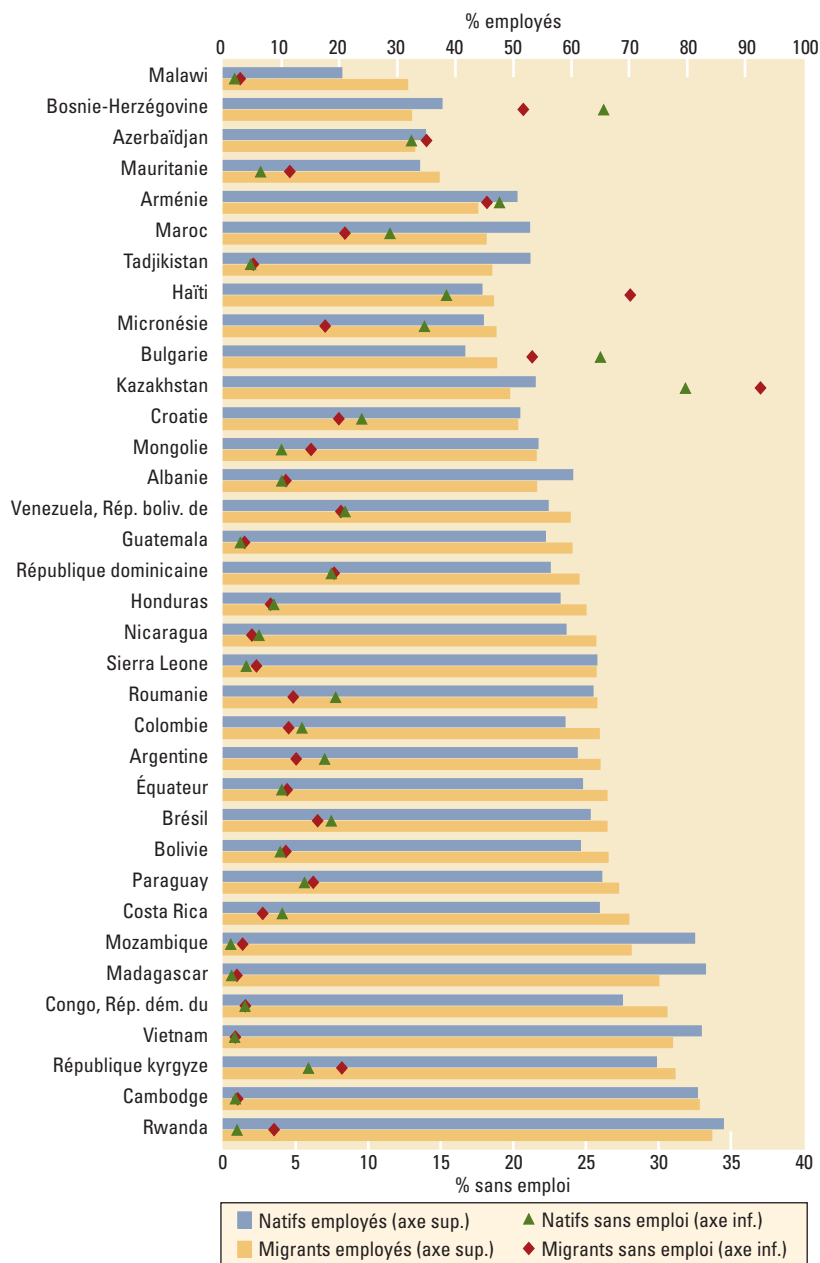
500 000

100 000

50 000

Source : Équipe du Rapport sur le développement dans le monde 2009, sur base des données de recensement de Census of India.

**Figure 5.8 Les migrants internes sont plus susceptibles de travailler que les locaux**  
 Comparaison entre les migrants internes et les travailleurs natifs



Source : Équipe du Rapport sur le développement dans le monde 2009, à partir d'enquêtes auprès des ménages.

pendant si longtemps que les migrations internes durant l'une ou l'autre des périodes d'industrialisation n'ont pas été suffisantes pour provoquer une réduction des écarts dans les salaires.<sup>57</sup>

Tout au long du 20<sup>e</sup> siècle, la mobilité de la main-d'œuvre a continué à être indispensable à la concentration et à la convergence partout dans les deux pays géographiquement étendus et économiquement prospères de l'Amérique du Nord. Aux États-Unis, la mobilité de la main-d'œuvre a été plus importante qu'en Europe, assurant la répartition de la main-d'œuvre

des États à bas salaires vers les États à salaires élevés et faisant converger les revenus par tête entre États pendant la plus grande partie du 20<sup>e</sup> siècle.<sup>58</sup> À l'exception notable du nord des États-Unis (voir l'encadré 5.7), la convergence régionale des taux de salaires a coïncidé avec l'arrivée d'institutions de gestion du marché du travail transrégional et de la diffusion de flux d'informations.<sup>59</sup> Pareillement, au Canada, la mobilité de la main-d'œuvre a continué à provoquer une réduction des écarts de revenus par tête entre les provinces canadiennes de 1910 à 1921. Et lorsque la migration interne s'est presque arrêtée entre 1921 et 1960, la convergence des revenus a aussi ralenti.<sup>60</sup>

Tout au long du 20<sup>e</sup> siècle, c'est dans les 15 pays de l'Europe de l'Ouest, où la mobilité de la main-d'œuvre a été beaucoup plus faible qu'en Amérique du Nord, que les disparités de revenus et de bien-être entre différents endroits ont été les plus importantes. Les variations dans l'emploi à travers les zones sous-nationales des États-Unis sont beaucoup plus faibles que celles à travers les zones économiques sous-nationales de l'Union européenne. Dans certains endroits de l'Union européenne où l'emploi est très élevé, le taux d'emploi est de 60 % plus élevé que dans ceux où il est le plus faible. Aux États-Unis, l'écart est de 22 % seulement.<sup>61</sup> L'équité plus marquée qui en résulte est la conséquence directe de la mobilité plus élevée de la main-d'œuvre et d'un marché du travail plus fortement intégré au niveau national.<sup>62</sup>

*La convergence succède à la divergence dans les pays en développement.* Des études empiriques récentes démontrent l'incidence positive de la migration nette sur la convergence des revenus au Japon.<sup>63</sup> D'autres estimations provenant de l'Inde, de la Fédération de Russie et du Royaume-Uni le démontrent également.<sup>64</sup> Ces études sous-estiment peut-être l'incidence réelle de la migration sur la convergence des standards de vie en ne tenant pas compte des différences de compétence parmi les migrants arrivant et quittant les zones et de l'incidence négative indirecte des rigidités des marchés du logement et du travail. Les analyses qui établissent une distinction entre les flux de migrants qualifiés et non qualifiés et les niveaux de capital humain dans les lieux d'origine et de destination des migrants démontrent la forte incidence de la mobilité de la main-d'œuvre sur la convergence.

Beaucoup d'éléments empiriques probants concernant l'incidence de la migration interne dans les pays à revenus faibles et intermédiaires concordent avec la convergence attendue, si elle arrive après une divergence initiale. Au Japon, l'inégalité des revenus au niveau régional a suivi une courbe en forme de cloche, initialement



ascendante de 1955 à 1961, puis descendante de 1961 à 1975. La recherche effectuée attribue la convergence notée à la migration de la main-d'œuvre.<sup>65</sup> Après les réformes économiques de 1978 en Chine, les écarts de revenus entre les zones sous-provinciales et se sont initialement agrandis entre 1978 et 1996, mais se sont subseqüemment réduits suite à l'intégration accrue et aux migrations internes de main-d'œuvre.<sup>66</sup> En Inde et en Indonésie, la mobilité plus élevée de la main-d'œuvre interne est associée à des inégalités de revenus plus faibles,<sup>67</sup> et les migrations ont provoqué un accroissement de leur égalité au Mexique. Mais au Chili, des taux de migration interne plus faibles que prévus sont probablement responsables de la forte inégalité des revenus qui y prévaut.<sup>68</sup> Et au Brésil, où les inégalités sociales et la mobilité spatiale de la main-d'œuvre sont toutes deux fortes, les recherches menées indiquent que l'inégalité serait encore plus forte sans migration interne.<sup>69</sup>

Le gros des premières recherches sur la migration interne à travers les zones des pays n'a porté que sur une faible partie des migrations : les réajustements dans le marché de l'emploi et les changements dans les écarts de salaires entre différentes zones. L'incidence des remises de fonds n'a pas été prise en compte. Et pourtant, ces envois de fonds constituent 15 % des revenus des zones rurales. En Ouganda, la mobilité de la main-d'œuvre a des conséquences positives sur les dépenses des ménages. Les membres de ménages comparables bénéficient d'un pouvoir d'achat nettement plus élevé s'ils migrent à travers leur propre district ou vers un autre district que s'ils restent dans leurs lieux d'origine. Les revenus des Ougandais qui migrent des régions retardataires vers celles qui sont avancées sont de 10 % à 60 % plus élevés que ceux des non-migrants dans les lieux d'origine et de destination.<sup>70</sup> Et en Tanzanie, dans la région du Kagera entre 1991 et 2004, les migrations internes ont rajouté 36 points de pourcentage à l'augmentation de la consommation.<sup>71</sup>

Les transferts de fonds résultant de la migration interne ont une incidence positive dans d'autres régions en développement aussi. Au Bangladesh, les migrants temporaires à Dhaka envoient jusqu'à 60 % de leurs revenus aux membres de leur famille dans leur lieu d'origine, assurant ainsi le financement d'une partie substantielle du budget des ménages qui envoient des migrants. Dans plusieurs pays d'Amérique latine, les remises de fonds permettent non seulement aux ménages qui les reçoivent d'augmenter leurs dépenses de consommation, mais elles abaissent l'incidence de la pauvreté dans les communautés<sup>72</sup> et accroissent l'investissement dans l'éducation.<sup>73</sup> Et en Asie de l'Est, les

### ENCADRÉ 5.7 Pourquoi le Sud des États-Unis a pris autant de temps pour rattraper son retard ?

Depuis longtemps, les chercheurs se sont demandés pourquoi les écarts de salaires et de revenus entre le Sud des États-Unis et le reste du pays se sont maintenus pendant autant de temps. Malgré le fait que les salaires et les revenus du Sud ont rattrapé leur retard, surtout depuis la Grande dépression, il semble que le processus ait été remarquablement lent avant les années 40 (voir « Géographie en mouvement 1 : Surmonter la distance en Amérique du Nord »).

Avant le *New Deal*, le marché du travail du sud était isolé et coupé du reste du pays, et les écarts de salaires étaient importants. Malgré tout, il s'est produit peu de migrations hors des États du sud, même parmi les Américains d'origine africaine qui avaient à subir les conséquences de salaires bas, de discrimination sociale et de déchéance de leurs droits civiques. Avant les années 20, la demande de main-d'œuvre peu qualifiée dans la partie Nord en voie d'industrialisation du pays a été satisfaite par des travailleurs migrants venant d'Europe. Les employeurs dans les usines du nord ont préféré engager les immigrants européens peu qualifiés plutôt que les Noirs, et l'abondance de migrants européens rendait possible la pratique d'une telle préférence. Cette situation devait changer avec les restrictions sur les mouvements à travers les frontières, qui ont été renforcées dans les années 30.

Jusqu'à la Seconde guerre mondiale, peu de flux d'information et de main-d'œuvre se sont établis entre le sud et le nord. Vu la dépendance cumulative des couloirs de migration, le mouvement des travailleurs peu qualifiés de toutes les races hors des États du Sud a été entravé. Les travailleurs du Sud qui se déplaçaient trouvaient des

opportunités dans le Sud même, en allant vers sa partie ouest.

Même quand les flots de migrants du Sud vers le Nord ont commencé à grossir, les écarts de salaires et de revenus se sont maintenus. Les spécialistes expliquent que la Grande migration des Noirs des zones rurales du Sud vers les villes du Nord comprenait un nombre disproportionné de membres éduqués de ce groupe. Après la Deuxième guerre mondiale, la migration sélective des Américains d'origine africaine s'est affaiblie, avec une migration-retour associée à la croissance économique dans le Sud.

Avec l'accroissement graduel de l'information et des couloirs de migration entre le Nord et le Sud, l'élimination de la discrimination raciale officielle dans le sillage du mouvement des droits civiques et l'amélioration de l'éducation des étudiants américains d'origine africaine à travers l'intégration raciale des institutions scolaires, les niveaux des salaires et les revenus dans les États du Sud ont graduellement convergé avec ceux qui prévalaient dans les États du Nord. En effet, depuis les années 70, la migration de la main-d'œuvre entre le Nord et le Sud ainsi que vers d'autres zones des États-Unis a constitué une soupape de sûreté en temps de récession. L'incidence inégale des ralentissements économiques à travers le pays a déclenché d'importants mouvements de travailleurs des États où l'économie se contractait vers d'autres zones plus prospères. Au début des années 90, un nombre assez élevé de travailleurs a migré du Nord-Est aux États du Sud.

Sources : Rosenbloom & Sundstrom 2003 ; Margo 2004 ; Vigdor 2006.

remises effectuées par les membres de la famille qui ont migré permettent d'augmenter l'investissement dans l'éducation et dans les entreprises familiales à forte intensité de capital aux Philippines.<sup>74</sup> En Chine, le ministère de l'Agriculture s'attend à ce que les remises des travailleurs migrants dépassent bientôt les revenus issus des activités agricoles dans les ménages ruraux.

Pour les communautés retardataires, la migration interne est d'importance décisive pour venir à bout de la pauvreté et pour faciliter les dépenses des ménages à la suite d'épreuves inattendues. En effet, le Rapport sur le développement dans le monde 2008 — « *L'agriculture au service du développement* » — identifie la migration interne comme « voie de sortie de la pauvreté » importante pour les ménages des zones rurales qui ne peuvent plus compter sur les activités agricoles comme moyen de subsistance.<sup>75</sup>



Même dans les situations où un appui à une réimplantation permanente des villages vers les villes pourrait être assez coûteux, à la portée des seuls ménages plus aisés, les migrations saisonnières et temporaires peuvent, de façon plus immédiate, mieux atténuer les effets de chutes brutales dans les dépenses de consommation dans les zones rurales que même les programmes d'assistance sociale les mieux conçus.<sup>76</sup>

Au Bangladesh, les membres des ménages ruraux migrent vers les villes lorsque les récoltes sont plus faibles que prévues, afin d'en diversifier les sources de revenus. La migration interne en Chine élève la consommation des ménages dans les communautés d'origine des migrants et l'augmentation de cette consommation est plus forte pour celles qui sont plus pauvres que

d'autres. Et la migration de travailleurs chinois hors des zones rurales permet à ceux qui y restent de travailler davantage. Les gains associés à la migration interne permettent de relever la possession de logements et de biens durables ainsi que la production agricole.<sup>77</sup> En effet, le phénomène de sélection qui détermine quel membre de la famille va s'en aller semble fonctionner dans les deux sens. Ceux avec des qualifications académiques plus élevées choisissent de migrer et d'occuper des postes dans les villes de la Chine, et ceux qui sont plus aptes à cultiver la terre choisissent de rester.<sup>78</sup>

*Migrants attirés ou poussés ?* Les bénéfices de la migration pour le développement se voient lorsque les personnes se déplacent de leur plein gré. Un nombre élevé de personnes — particulièrement dans les pays les plus pauvres — est aussi forcé de se déplacer à cause de conditions de vie qui se détériorent ou de conflits. Des personnes sont poussées hors de leurs terres soit lorsque l'agriculture est en déclin, soit par des pressions émanant de la croissance démographique ou soit encore lorsque les changements dans l'environnement rendent la poursuite de la culture de certaines zones non viable. Historiquement, les sécheresses ont eu des impacts brutaux et prolongés sur la répartition de la population, particulièrement en Afrique subsaharienne<sup>79</sup> et en Asie du Sud.<sup>80</sup>

Un autre facteur de migration « poussée » qui stimule la migration interne — banale, mais tout aussi critiquable — est le manque de services publics suffisants (voir le tableau 5.4 et l'encadré 5.8). Dans beaucoup de pays en développement, les écoles, les centres de soins de santé, les hôpitaux et les facilités publiques et privées sont situés dans des zones d'activités économiques. Avec la concentration de la masse économique, il arrive que des services publics soient retirés de villes de moindre importance et de villages.<sup>81</sup> Plusieurs études montrent que les migrations vers des centres économiques importants surviennent lorsque des personnes partent à la recherche d'une meilleure éducation et de services de santé plus adéquats.<sup>82</sup> Ce mouvement, quoique volontaire, est plus susceptible d'accentuer les coûts de congestion dans les villes que les bénéfices d'agglomération.

*La fuite des cerveaux au niveau international — une perte ou un gain ?* Le nombre de travailleurs qualifiés qui quittent l'Afrique subsaharienne et les Caraïbes est inquiétant. En effet, exprimé en pourcentage du fonds global des personnes possédant un haut niveau d'éducation, le nombre d'émigrants qualifiés semble élevé. Cependant, dans l'ensemble, la plupart des migrants qualifiés viennent des grands pays

**Tableau 5.4 La plupart des migrants se déplacent pour des raisons économiques mais beaucoup sont poussés à partir par la mauvaise qualité des services**

|                        | Pourcentage de migrants internes précisant la raison de leur migration |   |  |
|------------------------|--|---|--|
|                        | Pour chercher un emploi ou rejoindre leur famille                      | Pour l'éducation, la santé ou de meilleures conditions de vie | Pour des raisons sociopolitiques ou autres |
| Malawi                 | 95   | 1   | 4  |
| Maroc                  | 91   | 2   | 7  |
| Roumanie               | 87   | 10  | 3  |
| Équateur               | 86   | 12  | 2  |
| Nicaragua              | 84   | 5   | 11   |
| Albanie                | 82   | 11  | 7  |
| Mozambique             | 81   | 4   | 15   |
| Vietnam                | 80   | 7   | 13   |
| Arménie                | 78   | 1   | 21   |
| Tadjikistan            | 78   | 10  | 12   |
| Kazakhstan             | 77   | 14  | 9  |
| Bolivie                | 77   | 17  | 6  |
| République dominicaine | 76   | 21  | 3  |
| Cambodge               | 75   | 2   | 24   |
| Paraguay               | 74   | 24  | 2  |
| Guatemala              | 72   | 24  | 4  |
| Bulgarie               | 71   | 28  | 0  |
| Congo, Rép. dém. du    | 69   | 6   | 25   |
| Rép. kirgize           | 69   | 28  | 3  |
| Bosnie-Herzégovine     | 62   | 28  | 11   |
| Rwanda                 | 55   | 1   | 43   |
| Azerbaïdjan            | 54   | 5   | 41   |
| Mongolie               | 44   | 5   | 52   |
| Sierra Leone           | 41   | 28  | 30   |
| Mauritanie             | 23   | 3   | 74   |
|                        | 23   | 74  | 4  |

Source : Membres du personnel de la Banque mondiale ; estimations à partir de données des enquêtes auprès des ménages.

Note : La mention « Raisons sociopolitiques ou autres » s'applique à des circonstances et à des événements différents, dépendant du pays et de l'année indiqués, menant à des déplacements internes contraints.

à revenus intermédiaires comme le Brésil et l'Inde. Les perspectives de migration dans ces pays provoquent une accumulation de capital humain plus importante, qui accroît non seulement le nombre de migrants qualifiés mais aussi de manière générale les compétences de la main-d'œuvre globale.<sup>83</sup> Un « gain de cerveaux » est

probable lorsque le taux d'émigration des travailleurs qualifiés d'un pays donné se situe entre 5 % et 10 %. L'inquiétude se manifeste à propos des perspectives de développement extrêmement limitées de certains pays en Afrique subsaharienne, en Amérique centrale et dans les Caraïbes, où l'émigration des travailleurs

### ENCADRÉ 5.8 Les migrations vers la densité économique : causées par des décisions rationnelles ou par l'attrait des villes ?

20 % des hommes pauvres nés dans le nord-est du Brésil — la région retardataire du pays — vivent dans la partie prospère du sud-ouest du pays. Un déplacement majeur de personnes des villages vers les villes moyennes et les grandes villes s'est produit dans les années 70, et des villes moyennes vers les grandes villes dans les années 90.

Les économistes ont soutenu pendant longtemps que la décision de migrer est motivée par la possibilité de percevoir des salaires plus élevés. Mais au vu du fait que de nombreux migrants ne trouvent pas à travailler après leur migration, une telle attraction peut paraître non-rationnelle. Certains responsables politi-

ques dans les pays en développement pensent que, lorsque cela se produit, les migrants soustraient quelque chose du système économique en aggravant les problèmes de « vivabilité » au lieu de contribuer au développement dans leurs nouveaux quartiers. Une telle perception a abouti à des dissuasions allant de mesures de découragement à des règlements draconiens de limitation des mouvements de personnes.

Des indications empiriques récentes extraites de données de recensements effectués au Brésil pendant quatre décennies montrent une situation différente. Les hommes en âge de travailler ont migré non seulement pour rechercher de meilleurs emplois, mais aussi pour avoir

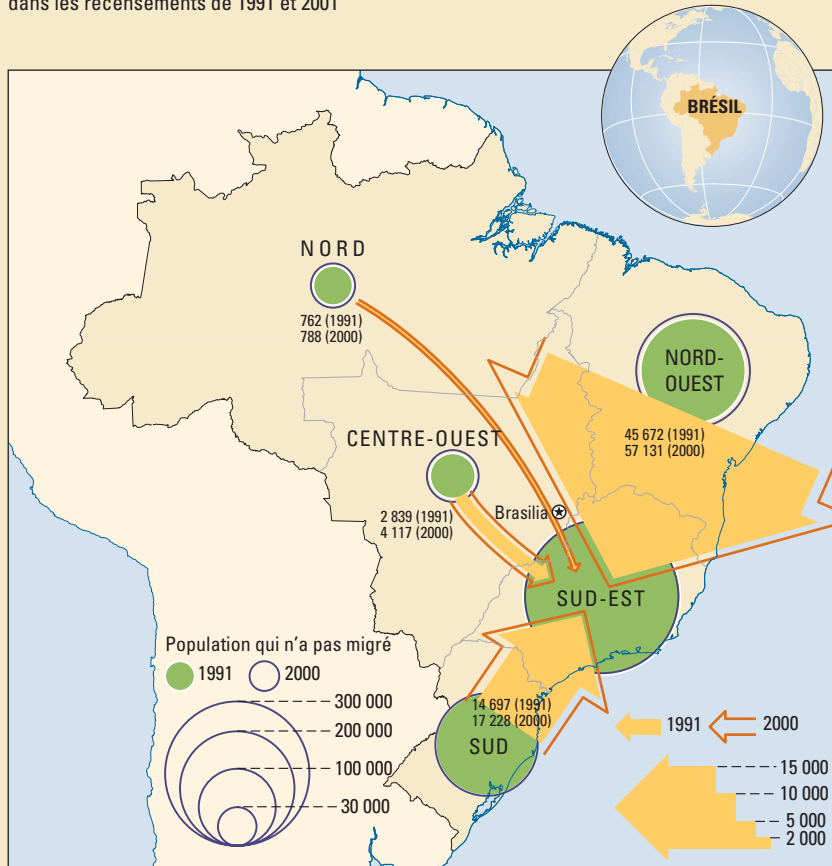
un meilleur accès aux services publics de base comme l'eau courante, l'électricité et les soins de santé. Les résultats issus de modèles de comportements envers la migration qui se concentrent uniquement sur le souhait du migrant de se déplacer pour chercher un meilleur emploi peuvent être subjectifs, parce que les endroits avec de meilleurs services publics offrent aussi plus d'opportunités d'emploi. Quant aux entreprises, elles préfèrent s'établir dans les endroits où les travailleurs aimeraient vivre. En ne tenant pas compte de l'importance des services publics, certaines estimations économétriques peuvent aboutir à une exagération dans la disposition des migrants à se déplacer en réaction à des écarts de salaires.

Pour déterminer à quel point les services publics comptent, un ensemble important de données sur les services publics au niveau municipal a été combiné à des registres d'individus issus du recensement brésilien afin d'évaluer l'importance relative des écarts de salaires et des services publics dans la prise de décision des migrants de se déplacer. Comme on pouvait s'y attendre, les écarts de salaires sont le principal facteur qui a influencé les décisions de migration. Pour ceux qui étaient mieux lotis, les services publics de base n'étaient pas très importants dans la décision de migrer. Mais pour les pauvres, les écarts dans l'accès aux services publics de base comptaient. En fait, les migrants pauvres sont disposés à accepter des salaires plus faibles pour obtenir un accès à de meilleurs services. Un travailleur brésilien touchant un salaire horaire de base de 7 reals (soit environ 2,30 dollars en février 2008) était disposé à payer 420 reals par an pour avoir accès à de meilleurs services de santé, 87 reals pour une meilleure fourniture d'eau et 42 reals pour l'électricité. Les migrants pauvres sont des êtres rationnels.

Pour les pouvoirs publics, la réaction typique au chômage grandissant dans les villes a été de freiner l'arrivée de nouveaux migrants. Mais les indications du Brésil montrent que l'accès aux services publics les motive aussi. Des services publics de base améliorés dans les régions retardataires encourageraient les personnes à migrer pour des raisons qui contribuent davantage aux économies d'agglomération dans les régions dynamiques et à exercer moins de pression sur leurs gouvernements pour accueillir un nombre élevé de migrants.

#### Les Brésiliens se déplacent vers le sud-est prospère

Migration interne des adultes âgés de 25 à 35 ans, sur base de la région de naissance déclarée dans les recensements de 1991 et 2001



Source : Équipe du Rapport sur le développement dans le monde 2009, à partir de données de recensement de l'Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.

Sources : Contribution de Somik Lall et de Christopher Timmins.

### ENCADRÉ 5.9 *Trop tôt pour juger ? L'incidence des émigrants africains sur l'Afrique*

C'est à propos de l'Afrique subsaharienne que les discussions sur la fuite des cerveaux sont les plus animées. Les inquiétudes sont justifiées, mais les émigrants et les groupes constituant la diaspora ont contribué au développement de l'Afrique de manière appréciable.

Les premiers récits des migrations font état de petits nombres d'Africains se rendant à l'étranger pour des études dans des institutions scolaires religieuses et des monastères en Europe dans les années 1700. Beaucoup de ces étudiants traduisaient la Bible dans des langues africaines. En le faisant, ils ont effectué certaines des premières tentatives d'introduire des textes écrits dans ce qui étaient des traditions de langage à expression orale prédominante. On attribue à un de ces étudiants, Jacobus Capitein, qui a émigré de l'endroit qui devait devenir le Ghana pour étudier aux Pays-Bas, la diffusion de l'utilisation du mot écrit dans son pays d'origine.

Kwegyir Aggrey, un autre Ghanéen d'une génération d'émigrants ultérieure, s'est rendu aux États-Unis pour étudier à l'université de Columbia. Avec l'appui de philanthropes américains, il est retourné au Ghana pour fonder la première école non-confessionnelle du pays, qui devait devenir subséquemment l'université du Ghana. Beaucoup de hauts lieux du savoir de la région ont des origines semblables.

La plupart des leaders de l'indépendance en Afrique étaient membres de ce qui aurait pu être appelé une fuite de cerveaux dans les années 30 et 40. Kamuzu

Banda, Jomo Kenyatta, Julius Nyerere et d'autres appartenaient à une génération d'étudiants qui ont émigré aux États-Unis et en Europe et qui ont projeté de lutter pour l'indépendance.

Mohammed « Mo » Ibrahim, un fournisseur de services de télécommunications au Soudan, apporte actuellement son appui aux efforts entrepris pour améliorer la bonne gouvernance en Afrique. Il a émigré de son pays et a obtenu une licence en sciences de l'Université d'Alexandrie, un diplôme de maîtrise de l'université de Bradford et un doctorat de l'université de Birmingham en systèmes de communications mobiles. À son retour dans son pays, il s'est lancé dans une carrière réussie comme entrepreneur, contribuant à l'avancement de l'industrie des télécommunications en Afrique. En 2007, la Fondation Mo Ibrahim a lancé le « *Prize for Achievement in African Leadership* » (Prix de la performance en leadership en Afrique), qui est décerné aux leaders africains promouvant le développement par la bonne gouvernance. La fondation publie aussi l'indice Ibrahim de la bonne gouvernance en Afrique, avec l'établissement d'un classement des 48 pays de la région.

La contribution de ces émigrants à leur pays d'origine sur le plan économique et social n'est pas aisée à quantifier ; mais il n'est pas possible de la nier, car ils ont fait toute la différence dans les perspectives de développement d'Afrique subsaharienne.

Source : Easterly et Nyarko, 2005

qualifiés est beaucoup plus élevée. En 2000, le taux d'émigration de travailleurs qualifiés de l'Afrique subsaharienne était de 13,1 %, celui de l'Amérique centrale de 16,9 % et celui des Caraïbes de 42,8 %. <sup>84</sup>

Ceux qui critiquent les discussions « perte de cerveaux — gains de cerveaux » font remarquer qu'elles ne tiennent pas compte des tendances de la migration internationale dans le monde réel. Ainsi, les travailleurs qualifiés ne s'en « vont » pas autant qu'ils ne « circulent » parmi les pays dans l'économie mondiale. Les bénéfices de l'attraction et de la rétention de personnes qualifiées n'ont pas à être répartis dans un quelconque jeu à somme nulle entre pays. Car à part les flux importants de remises de fonds au niveau international, beaucoup de migrants qualifiés travaillent dur pour retourner dans leurs pays avec des perspectives accrues comme entrepreneurs, armés de capitaux, de nouvelles compétences et d'idées. Plusieurs leaders du monde politique, académique et des affaires dans les pays en

développement ont débuté comme émigrants (voir encadré 5.9). La recherche sur les facteurs déterminants de la croissance économique à travers les pays n'a trouvé aucune indication d'une incidence négative associée à l'émigration de personnes avec des compétences. <sup>85</sup>

### Les mesures pratiques de gestion des migrations

Ce n'est pas tout le monde qui choisit de migrer. La décision de se déplacer peut s'avérer coûteuse, difficile et perturbatrice. En effet, les recherches depuis une génération montrent que les mouvements de main-d'œuvre — des villages vers les villes moyennes, entre les villes moyennes et les grandes villes, à travers les frontières à l'intérieur d'une même région et des pays pauvres vers des pays riches éloignés — sont sélectifs. Les migrants sont différents des personnes qui restent derrière. Et pendant que beaucoup d'individus se déplacent pour aller chercher un meilleur emploi ou un niveau d'éducation plus élevé, bien d'autres — ceux des zones rurales des pays à revenus faibles ou intermédiaires en particulier — recherchent une instruction et des soins de santé pour les membres de leur famille. Mais une telle migration est inefficace à un point de vue économique. En négligeant de fournir des services sociaux essentiels — tels que des écoles, des centres pour les premiers soins de santé et même des infrastructures publiques de base — aux zones éloignées, les décideurs politiques peuvent influencer involontairement la décision de migrer, créant de la motivation chez les ménages à se déplacer pour des raisons autres que l'exploitation d'opportunités économiques. Alors que de tels mouvements améliorent le bien-être de ces familles, l'économie peut en être éventuellement pénalisée.

En concentrant davantage d'attention à la fourniture d'éducation, de soins de santé et de services sociaux aux zones éloignées qui sont à la traîne économiquement, les gouvernements peuvent aider dans une grande mesure à éliminer certaines des raisons qui poussent les ménages à migrer. À leur tour, ces efforts peuvent améliorer la qualité des migrations. La mobilité de la main-d'œuvre qui aboutit à une plus grande concentration de personnes et de compétences dans des endroits de choix contribuera davantage aux bénéfices d'agglomération qu'elle ne rajoutera aux problèmes de congestion.

L'incidence des mesures politiques sur le bien-être des migrants et sur l'économie en général devrait alimenter le scepticisme qui se manifeste envers les tentatives de restreindre la mobilité de la main-d'œuvre. De manière encourageante, un revirement de situation de

Tableau 5.5 Une politique pragmatique envers les migrations reconnaît les bénéfices de l'agglomération

|   | Migration de main-d'œuvre non qualifiée   | Migration de main-d'œuvre qualifiée   |
|---|---|---|
| <b>Migration interne</b>  | <b>Neutre</b> , mais décourageante si les économies d'agglomération sont improbables. Les mesures devraient encourager la migration pour des raisons économiques et décourager la migration à la recherche de services publics. Éliminer les restrictions explicites et implicites ainsi que les allocations de services en fonction du lieu de résidence | <b>Appui soutenu</b> , particulièrement pour saisir les opportunités d'agglomération, là où elles sont probables. Investir dans des services dans les zones périphériques pour bâtir le capital humain transférable. Augmenter le flot d'information dans les marchés de l'emploi, afin que les migrants arrivent mieux informés des possibilités d'embauche. |
| <b>Migration transfrontalière à l'intérieur des ensembles régionaux</b> | <b>Appui</b> , particulièrement à cause des gains de bien-être et de diversification découlant des remises de revenus.  | <b>Appui</b> , dans les régions où les marchés sont intégrés et où les gains provenant d'agglomérations peuvent se déverser dans le pays d'envoi de migrants.   |
| <b>Migration transfrontalière à l'extérieur des ensembles régionaux</b> | <b>Appui</b> , particulièrement à cause des gains de bien-être découlant des remises de revenus.  | <b>Neutre</b> , car il existe une possibilité de perte d'agglomération provenant d'une fuite de cerveaux accélérée, mais aussi de gains de connaissances transférés par les migrants retournant chez eux, et de fortes incitations en faveur de l'investissement dans le capital humain dans la perspective de migrations futures.                            |

Source : Équipe du Rapport sur le développement dans le monde 2009.

plus en plus fort se manifeste contre les restrictions à la mobilité de la main-d'œuvre et en faveur de leur facilitation et de leur encouragement. Mais à part de permettre à des personnes de se déplacer et de s'installer dans les endroits où elles tireront les meilleurs bénéfices de leur travail et de leur capital humain, les gouvernements peuvent-ils faire davantage pour aider à saisir les bénéfices de l'agglomération ?

La migration dépend tant des forces qui « attirent » que de celles qui « poussent » des individus à s'en aller. Les économies d'agglomération dans les villes constituent un gros facteur d'attraction. Mais les personnes sont aussi poussées par le manque de services sociaux. En Afrique, les disparités entre les grandes villes, les villes moyennes et les villages pour l'inscription dans des institutions scolaires et le bénéfice de soins néonataux sont attribuables à la quasi-absence d'écoles et de facilités de santé dans les zones éloignées.<sup>86</sup> Des données de l'Asie centrale indiquent que, dans les parties isolées du Tadjikistan, le chauffage dans les écoles est insuffisant, l'eau potable est peu abondante et les dispositions pour l'enlèvement des détritiques et pour l'évacuation des matières usées n'existent pas.<sup>87</sup> En Chine, le gouvernement se concentre sur des mesures de meilleure répartition des services de base afin de réduire les écarts dans les standards de vie entre ceux qui vivent dans les régions côtières et ceux qui vivent à l'intérieur du pays. En fournissant de l'éducation et des services de santé et sociaux aux zones éloignées, les gouvernements peuvent supprimer certaines des raisons qui poussent les ménages à migrer. De tels efforts sont capables de façonner les composantes des migrations pour que les concentrations croissantes soient plus susceptibles d'apporter une contribution supplémentaire aux économies d'agglomération que de venir augmenter les coûts de congestion.

En reconnaissant la dimension sélective des migrations volontaires de main-d'œuvre et les implications de rendements d'échelle en augmentation, les arguments économiques et les indications empiriques présentés dans ce chapitre apportent leur soutien en quelque sorte à une façon plus positive de considérer la mobilité de la main-d'œuvre que celle maintenue par les décideurs politiques dans les pays pauvres et à revenus intermédiaires dans le passé. Dans une telle optique, les prises de position pragmatiques en matière de politique à appliquer varieront selon le niveau de qualité du capital humain des migrants éventuels et la possibilité pour les pouvoirs publics de saisir et d'imposer les bénéfices des retombées de l'agglomération provenant des regroupements de compétences (voir le tableau 5.5).

Tous les éléments d'information à propos des bénéfices de l'éducation indiquent que les pays concernés devraient s'inquiéter de la perte rapide de compétences vers d'autres pays se trouvant loin à l'extérieur de leurs régions. Mais les coûts potentiels de perte de capital humain résultant de l'imposition de restrictions totales à l'émigration de travailleurs qualifiés sont élevés. Une politique beaucoup plus pragmatique et durable suivrait deux voies. La première consisterait à augmenter les coûts privés et personnels de l'acquisition de capital humain pour les faire correspondre aux bénéfices privés et personnels émanant de la migration de travailleurs qualifiés à l'étranger. La deuxième serait de récolter les bénéfices des membres des communautés de la diaspora dans les endroits prospères à travers le monde, en encourageant leur participation aux activités politiques et économiques dans leur pays natal et en leur permettant de faciliter leur nationalité, de voter et de retourner chez eux s'ils en font le choix.

# Coûts de transport et spécialisation



Les visions les plus tranchées sur une question donnée proviennent parfois de l'assemblage d'éléments d'information qui peuvent sembler anodins et peu surprenants pris séparément. Au milieu des années 70, les coûts de transport internationaux étaient tombés à une fraction de ce qu'ils étaient en 1900, grâce à des inventions comme la vapeur en tant qu'énergie et le télégraphe. Ainsi, la part des échanges commerciaux entre pays voisins en Europe s'était accrue par rapport à leurs échanges avec des pays plus éloignés. En effet, en 1910, les exportations de la Grande-Bretagne étaient réparties de manière assez égale entre l'Europe (35 %), l'Asie (24 %) et les autres régions du monde (31 %), alors qu'en 1996, 60 % des exportations de la Grande-Bretagne étaient à destination de l'Europe tandis que seulement 11 % portaient vers l'Asie.<sup>1</sup>

Pris séparément, aucun de ces deux faits ne surprend. Mais considérés ensemble, ils contredisent la science économique classique. Après tout, l'élément de transport devrait représenter une part plus importante du coût total des marchandises expédiées de l'autre bout du monde que celle des marchandises échangées avec des pays voisins. Une baisse dans les coûts de transport aurait donc dû mener à *plus* d'échanges avec les partenaires commerciaux éloignés qu'avec les voisins, et pas l'inverse. Que s'était-il donc passé ?

La recherche menée au cours des années 80 répond à cette question.<sup>2</sup> Deux vagues de mondialisation — un euphémisme pour la baisse des coûts de transport et des échanges — en ont été la cause. Au cours de la première vague de mondialisation — d'autour de 1840 jusqu'à la Première guerre mondiale — les coûts de transport ont diminué suffisamment pour rendre possibles des échanges sur une grande échelle entre différents endroits, en fonction de l'avantage comparatif de chacun d'eux. Ainsi, la Grande-Bretagne a échangé des machines contre du thé indien, de la viande argentine et de la laine australienne,

et le commerce a augmenté entre pays distants et dissemblables. Au cours de la seconde vague de mondialisation après 1950, les coûts de transport ont baissé suffisamment pour que de faibles différences dans les produits et les goûts alimentent les échanges entre pays similaires, du moins en Europe et en Amérique du Nord. Les pays voisins l'un de l'autre ont commencé à échanger différents types de bière et différentes pièces automobiles comme les roues et les pneus. Le commerce des pièces détachées et de rechange a augmenté en profitant de la spécialisation et des économies d'échelle. La première vague de mondialisation a donc été caractérisée par des échanges « conventionnels » inter-branches qui exploitaient les différences dans les atouts naturels respectifs des pays ou des ensembles régionaux, et la seconde par un « nouveau commerce international » mû par les économies d'échelle et la différenciation des produits.

Les coûts de transport et les économies d'échelle agissent l'un sur l'autre pour produire les flux d'échanges observés au cours du dernier demi-siècle.<sup>3</sup> Les recherches menées font surtout ressortir que les relations entre les coûts de transport, la situation des endroits de production et les tendances dans les échanges ne sont pas linéaires. La baisse des coûts a d'abord conduit à une situation où les pays échangeaient davantage de biens avec ceux qui étaient éloignés mais dissemblables. Lorsqu'ils ont baissé davantage, ils ont conduit à des échanges accrus avec les pays voisins. De même, lorsque les coûts de transport ont diminué en deçà de niveaux modérés, la production s'est concentrée à l'intérieur et autour des grands marchés.

En Asie de l'Est, au fur et à mesure que les coûts de transport baissaient, la production de biens manufacturés s'est étendue du Japon vers des pays voisins comme Hong Kong (Chine), la République de Corée et Taiwan (Chine). Elle s'est déplacée ensuite vers l'Asie du Sud-est, et



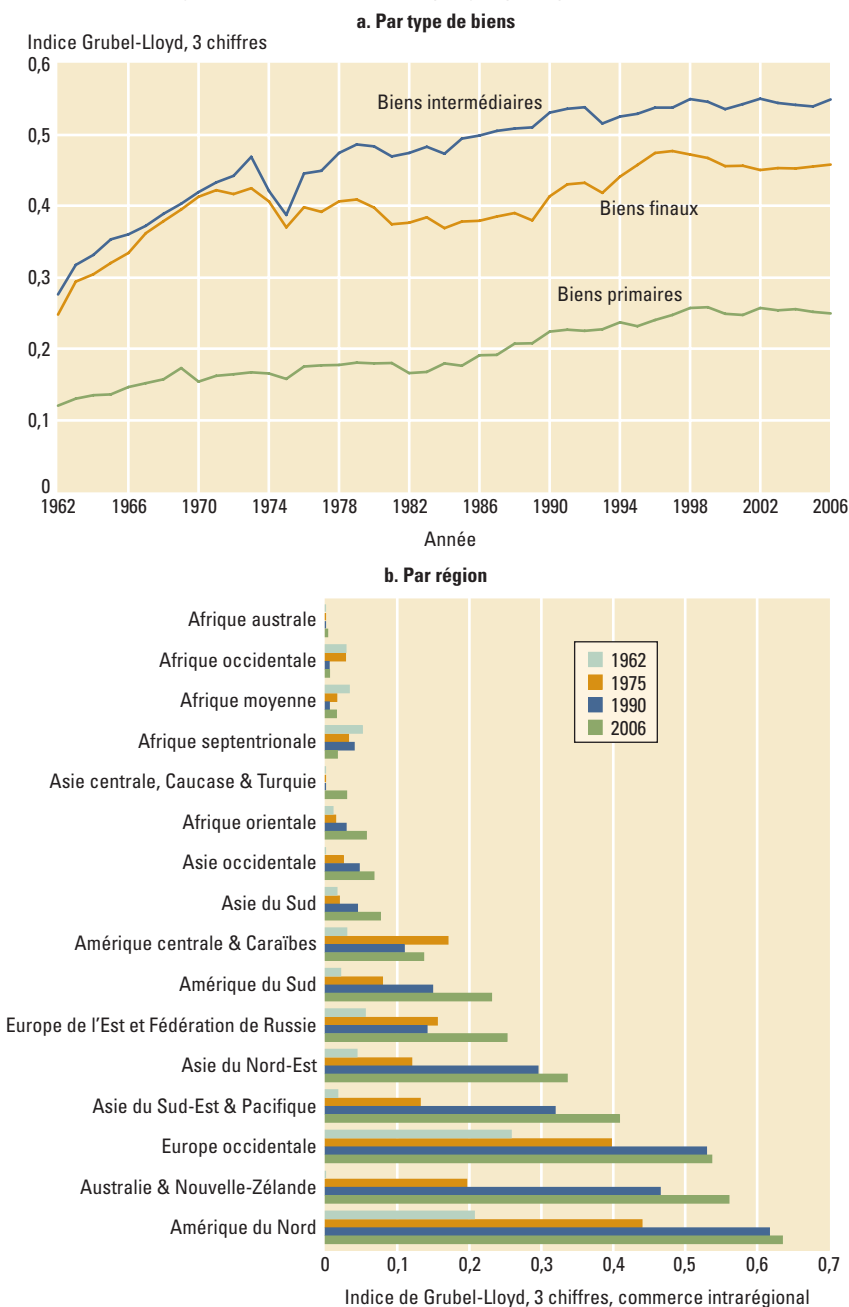
est maintenant arrivée en Chine. Avec une baisse des coûts des télécommunications, des grandes villes aux États-Unis et en Europe ont récolté les bénéfices des marchés en croissance. Mais lorsque les coûts des télécommunications ont baissé davantage, des services comme la comptabilité et les centres d'appels se sont déplacés vers de petites villes d'Europe et d'Amérique du Nord, puis, lorsqu'ils ont encore baissé, vers des villes d'Inde et des Philippines.

Le commerce intrabranche — les échanges de biens et de services à peu près semblables — est peut-être le développement économique le plus important depuis la Seconde guerre mondiale. Les partenaires commerciaux s'échangent des téléphones Samsung, Motorola et Nokia, des étuis pour télécommandes de téléviseurs et des boutons et broderies pour les textiles. Ce type d'échanges représente maintenant plus de la moitié du commerce mondial, contre un quart en 1962. La part des échanges intrabranche a augmenté pour tous les types de biens et de services, des produits de base tels que le pétrole et le gaz naturel, aux intrants intermédiaires comme les pièces automobiles et les services d'assistance téléphonique en informatique, jusqu'aux produits de consommation finale comme les aliments et les boissons (voir la figure 6.1, planche a).

Cette considération est importante à cause du facteur de division des frontières identifié dans le chapitre 3 de ce Rapport. Ces divisions constituent des obstacles aux mouvements de capitaux et de main-d'œuvre. Si tous les biens que s'échangent les pays étaient des produits de consommation finale comme des téléviseurs et des voitures, la cadence de convergence des standards de vie aurait alors été lente, au mieux. Avec les échanges d'intrants intermédiaires, les possibilités de spécialisation et d'échanges augmentent de façon appréciable. Les gains d'efficacité générés à travers la spécialisation et les économies d'échelle dans les activités de production et de transport ont été vraiment bénéfiques au monde entier. Mais ces bénéfices n'ont pas été partagés également (voir figure 6.1, planche b). L'Asie de l'Est, l'Amérique du Nord et l'Europe de l'Ouest représentent une part importante des échanges intrabranche au niveau mondial. Le présent chapitre explique pourquoi c'est dans ces ensembles régionaux que se produisent ces échanges et ce que cela signifie pour les pays en développement. Dans une mesure appréciable, les raisons ont trait aux interactions entre les économies d'échelle et les coûts de transport. Le transport et les coûts commerciaux ont en effet une incidence sur le volume des échanges. Ainsi, il est estimé qu'une augmentation des coûts commerciaux de 10 % réduit le volume des échanges de 20 %. <sup>4</sup> Le commerce des biens

intermédiaires est particulièrement sensible aux coûts de transport. Si la part des intrants intermédiaires importés par rapport à la demande totale est grande, de légers changements dans les coûts de transport peuvent avoir des effets importants sur le volume des flux commerciaux — en d'autres mots, la « friction du commerce » s'accroît. Par exemple, une augmentation de 5 %

**Figure 6.1 Les échanges intrabranche augmentent pour tous les types de biens mais pas dans toutes les régions du monde**  
Évolution des échanges intrabranche mondiaux, par groupe de produits à 3 chiffres, 1962-2006



Source : Brühlhart, 2008, pour ce Rapport.

Note : L'indice de Grubel-Lloyd est la fraction du commerce total que représentent les échanges intrabranche.

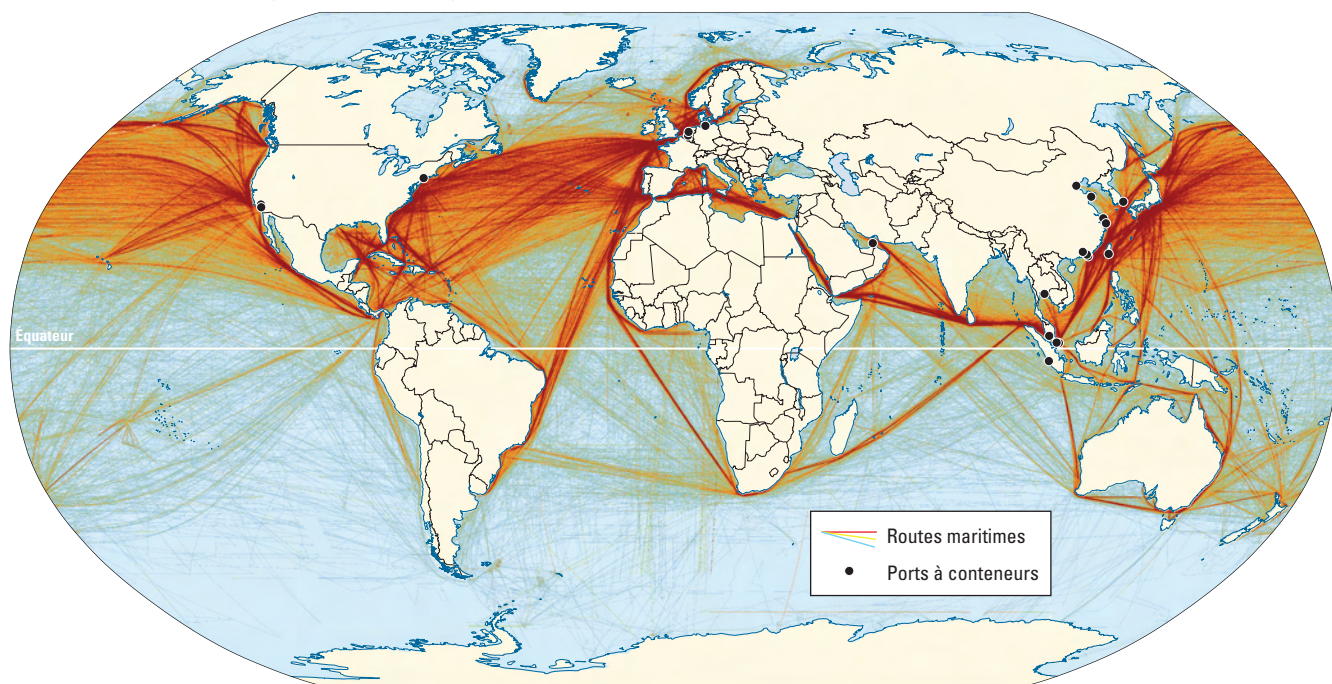
des coûts de transport peut produire une friction commerciale équivalente à un droit *ad valorem* de près de 50 %, lorsque la part des intrants intermédiaires en valeur ajoutée est de 70 %.<sup>5</sup> Ainsi, lorsque les coûts de transport baissent, les échanges de biens intermédiaires augmentent alors rapidement de même.

La « causalité circulaire » affecte aussi le transport. Et le volume des échanges a une incidence sur les coûts de transport. Ainsi, sur la route transpacifique, les différences de coûts entre une unité « Panamax » de transport de 4 000 TEU (une unité de tonnage maritime) et un méga post-Panamax de 10 000 TEU sont de 50 %. Mais l'exploitation de ces avantages de coûts requièrent d'importants volumes d'échanges et une capacité élevée, car les économies d'échelle sont disponibles non seulement dans la production de biens et de services, mais aussi dans leur transport. Le coût d'expédition d'un conteneur vers les États-Unis est de 400 dollars EU au départ de la Chine, de 800 dollars EU au départ de l'Inde et de 1 300 dollars au départ du Sierra Leone.<sup>6</sup> L'énorme volume du commerce de la Chine est presque certainement une des raisons de ces coûts de transport faibles, tout comme la baisse des coûts de transport a encouragé des pays à déplacer leurs activités de production en Chine. Les économies d'échelle dans le domaine du transport signifient que la baisse des coûts de transport le commerce accru se renforcent l'un l'autre.

Le trafic commercial dans l'hémisphère Nord est intense, avec des liens commerciaux toujours plus forts provenant d'échanges intra-branches en pleine prospérité (voir la carte 6.1). Mais des navires de transport circulent tout le long et autour de l'Amérique latine, de l'Asie du Sud et de l'Afrique subsaharienne, allant uniquement vers les pays possédant des ressources naturelles comme les produits pétroliers. Les couloirs commerciaux entre l'Amérique du Sud et les parties du monde les plus prospères sont des voies étroites et pas des autoroutes à grande circulation comme celles entre l'Asie de l'Est, l'Amérique du Nord et l'Europe de l'Ouest. Les cartes globales du trafic par voie aérienne et par Internet montrent un déséquilibre similaire. De tels développements devraient inquiéter les pays en développement qui ne sont pas intégrés à ces réseaux de production et d'échanges se renforçant mutuellement. Pour les pays en développement, les économies d'échelle dans les secteurs de la production et des transports vont rendre la pénétration de ces marchés hautement compétitifs plus difficiles, et non pas plus faciles.

Un monde avec des relations non-linéaires et de la causalité cumulative est un monde qui comporte des seuils. Savoir comment les pays en développement peuvent franchir ces seuils dépend de l'endroit où ils sont situés, ce qu'ils produisent et les coûts que les commerçants doivent payer. Dans le monde développé, la part du coût total des

**Carte 6.1 Activité maritime intense dans le Nord, peu de débarquements dans le Sud**  
Intensité des routes maritimes pendant un an à compter d'octobre 2004



Sources : Données du projet de Navires d'observations bénévoles (VOS) de l'Organisation météorologique mondiale (OMM), traitées par Halpern et al., 2008.  
Note : les ports à conteneurs sont les 20 plus grands par TEU du total de conteneurs traités en 2005 (Heideloff & Zachial, 2006).

échanges et du transport dans la valeur des marchandises peut être répartie comme suit : 20 % de coûts de transport, 45 % de coûts de passage des frontières et 55 % de coûts de distribution de gros et de détail. Ces coûts se multiplient jusqu'à représenter un droit de 170 % sur la valeur des biens et des services échangés.<sup>7</sup> Ce qu'ils montrent, c'est que des coûts plus faibles du transport international ont réduit les distances, mais que les coûts afférents à la *division internationale* restent élevés. Dans l'intervalle, les coûts de transport dus aux *distances internes* sont demeurés élevés, même dans le monde développé.

Les pays en développement peuvent apprendre comment d'autres pays ont pu réduire les coûts de transport, et notamment comment les échanges ont été activés et de nouvelles technologies ont été développées. A partir de l'analyse de ce qui s'est produit au cours des deux dernières décennies, ils peuvent apprendre comment la concentration spatiale de la production peut changer lorsque les coûts de transport baissent. Pour les retardataires du développement économique, les deux principaux points sont les suivants :

- **Les technologies de transport améliorées développées au cours des deux derniers siècles ont provoqué un accroissement du volume des échanges et ont modifié radicalement leur nature.** Avant la Première guerre mondiale, les coûts de transport avaient suffisamment baissé pour rendre possible des échanges sur une grande échelle, mais seulement entre des pays qui étaient différents les uns des autres. Il se trouve qu'ils étaient éloignés, parce que des différences climatiques importantes et des atouts naturels signifiaient généralement que ces pays étaient situés dans différentes parties du monde (l'Indonésie et les Pays-Bas, par exemple). Durant la deuxième vague de mondialisation après la Deuxième guerre mondiale, les coûts de transport ont baissé suffisamment pour que de légères différences dans les produits et les goûts alimentent les échanges. Cette situation a mené à un accroissement des échanges entre pays similaires (par exemple, entre l'Argentine et le Brésil), qui sont souvent voisins l'un de l'autre.<sup>8</sup> A mesure que les coûts de transport baissent, la géographie physique devient moins importante. Mais avec des économies d'échelle dans les activités de production, la géographie économique compte davantage.
- **Une chute des coûts de transport — accompagnée de rendements d'échelle croissants — signifie généralement une concentration spatiale plus importante de la production.** La pensée économique récente a attiré l'attention sur l'importance des coûts de trans-

port pour le développement. Avec des coûts de transport élevés, des économies d'échelle importantes resteront inexploitées et la production manquera d'efficacité. La production efficace est plus spécialisée. Lorsque les coûts de transport baissent, les différences spatiales dans la production et la croissance économique augmentent, aussi bien à l'intérieur de pays qu'entre eux.

- **Les pays en développement devraient accorder plus d'attention à la réglementation des transports et des communications afin de réduire les coûts de transport et des échanges.** La nouvelle économie géographique a contribué par inadvertance à une politique qui s'est concentrée uniquement sur les infrastructures « pures et dures ». La responsabilité des aspects les plus critiques en matière de politique des transports — la dimension monopolistique naturelle du secteur — n'a pas été assumée. Les pays en développement devraient s'efforcer davantage de traiter la question des effets négatifs de la structure du marché dans le secteur des transports. Et pour certains aspects des discussions à cet effet, ils auront besoin d'appui au niveau international.

### Ce qui s'est produit : deux siècles d'expérience

Au cours de la centaine d'années qui a précédé la Première guerre mondiale, la baisse des coûts de transport a provoqué une intégration économique plus étroite à l'intérieur des pays et entre eux. La baisse a été causée alors, comme elle le serait au 20<sup>e</sup> siècle, par les importants investissements réalisés dans les infrastructures et par les découvertes dans le domaine des technologies du transport.

Depuis le début du 19<sup>e</sup> siècle jusqu'au début de la Première guerre mondiale, l'économie mondiale a traversé ce que les historiens de l'économie appellent la « première ère de mondialisation ». Sur le plan national, les canaux et puis les chemins de fer ont considérablement réduit les coûts de transport, ce qui a mené à une intégration plus grande des marchés domestiques et à des prix convergents pour des produits manufacturés et agricoles. L'établissement des routes pour ces transports a fortement influencé l'essor et le déclin de certaines agglomérations urbaines. Au niveau international, les navires à vapeur ont rabaisé les coûts de transport maritime et ont accru la rapidité et la fiabilité des services. Il en a résulté des écarts de prix plus étroits dans les marchés des différents pays, des échanges en augmentation sur les routes maritimes que la nouvelle technologie des transports

permettait de desservir et l'émergence d'un commerce inter-industries à grande échelle.

*Le transport intérieur.* Au cours de la première moitié du 19<sup>e</sup> siècle, les voies de navigation à l'intérieur des terres et les chemins de fer ont considérablement réduit les coûts de transport entre les villes et dans des régions données. Avant l'ère du chemin de fer, qui a commencé vers 1830 en Europe, le gros du transport s'effectuait par route ou — ce qui coûtait entre 50 % et 75 % moins cher — par voie d'eau. Aux États-Unis, des investissements massifs dans la construction de canaux ont complètement changé le commerce inter-régional et ont façonné un nouveau modèle d'urbanisation. La construction du canal Erie entre 1817 et 1825 a réduit le coût du transport entre Buffalo et New York City de 85 %, écourtant la durée du voyage de 21 à 8 jours. La productivité dans le secteur des transports intérieurs des États-Unis a augmenté à une moyenne annuelle de 4,7 % au cours des quatre décennies qui ont précédé la Guerre civile. En Grande-Bretagne, les voies d'eau navigables ont quadruplé entre 1780 et 1820. La construction de canaux en France a connu un boom similaire, et les pays de l'Europe continentale ont fait un grand pas pour surmonter leurs divisions lorsque le Congrès de Vienne a reconnu la liberté de navigation sur le Rhin. Des navires à vapeur ont fait leur apparition sur les grands fleuves et sur les lacs au début du 19<sup>e</sup> siècle, réduisant considérablement la durée des voyages.

Le développement majeur dans les transports au 19<sup>e</sup> siècle est intervenu avec l'expansion des voies ferrées, qui ont rapidement surpassé les voies d'eau à l'intérieur des terres et ont « rempli la fonction smithienne de l'élargissement du marché ». <sup>9</sup> Les villes n'offraient plus seulement des services publics : elles attiraient des industries avec des revenus d'échelle plus importants, récoltant les effets bénéfiques de la productivité dérivée d'intrants plus spécialisés et de marchés du travail plus grands. En Amérique, le développement du réseau ferré a eu une profonde incidence sur la distribution géographique des activités économiques. L'Illinois, le Michigan et l'Ohio ont connu des accroissements marqués de population, de construction et d'activités manufacturières avec les nouvelles lignes de chemin de fer à travers et par-delà leurs frontières. Une voie d'eau après l'autre a été abandonnée. En 1850, les bateaux transportaient six fois plus de fret que les chemins de fer ; en 1890, ceux-ci transportaient cinq fois plus de fret que les bateaux. La baisse des coûts de transport a considérablement resserré les écarts de prix des produits agricoles entre les marchés du pays. Entre 1870 et 1910, l'écart dans le prix du blé entre New York City et l'Iowa est tombé de 69 % à 19 %, et entre New York City et le Wisconsin de 52 % à 10 %. <sup>10</sup>

Les chemins de fer se sont moins développés en Europe qu'aux États-Unis, illustrant ainsi la portée nationale des systèmes ferroviaires et la dimension géographique moins importante des pays européens. <sup>11</sup> La plus grande intensité du transport de fret par voie ferrée aux États-Unis a donné lieu à une augmentation supplémentaire de la productivité. En 1910, la productivité de la main-d'œuvre dans les chemins de fer américains était 3,3 fois plus élevée qu'en Grande-Bretagne, un écart qui avait doublé depuis 1870. <sup>12</sup> La construction de chemins de fer en Russie a démarré après le milieu des années 1860, diffusant la production de blé et de seigle à la suite de la réduction des écarts de prix au niveau régional. Entre 1906 et 1910, la part des exportations de produits agricoles russes est passée de 29 % des céréales produites dans la partie européenne de la Russie à plus de 42 %. <sup>13</sup>

Le développement du système ferroviaire de l'Inde a eu un impact encore plus grand. Dans les années 1860, les prix dans certains districts étaient 8 à 10 fois plus élevés que dans d'autres, et les famines étaient courantes. Le système ferroviaire a réduit les coûts de transport d'environ 80 %, et le coefficient de variation des prix du blé et du riz a baissé de plus de 40 % en 1870 à moins de 20 % au cours de la décennie qui a précédé la Première guerre mondiale. <sup>14</sup> Toutefois, l'incidence des coûts de transport moindres sur le développement industriel a été faible. Au tournant du 18<sup>e</sup> siècle, le secteur industriel moderne n'employait que 2 à 3 % des ouvriers indiens (soit environ 10 % de la main-d'œuvre). Les usines modernes étaient concentrées dans les deux plaques tournantes du commerce maritime du pays, en l'occurrence Bombay et Bengal. <sup>15</sup>

*Le transport international.* Les investissements dans le transport domestique créent des marchés intérieurs intégrés de grande taille. Les barrières tarifaires sont restées faibles, et le commerce international a bénéficié des progrès techniques et d'organisation, surtout dans le domaine maritime. Le niveau des taux de fret maritime différait fortement selon les routes et les marchandises, reflétant ainsi les différences de coûts dans les technologies portuaires, les types de navires et les opportunités de chargement. <sup>16</sup> Mais globalement, les coûts commerciaux des céréales, qui étaient les principales marchandises échangées au niveau international, ont baissé de 40 % entre 1880 et 1914 à l'intérieur de l'Europe et entre les États-Unis et l'Europe. Les écarts de prix entre les pays exportateurs et importateurs ont été sensiblement réduits ainsi.

Le niveau des prix du blé à Liverpool dépassait celui de Chicago de 58 % en 1870, de 18 % en 1895 et de 16 % en 1913. <sup>17</sup> Pour les produits non-agricoles, la réduction de différences de



prix a été tout aussi impressionnante. Les écarts de prix pour les tissus en coton à Boston et à Manchester ont diminué de 14 % en 1870 à -4 % en 1913, tandis que l'écart de prix pour la fonte entre Philadelphie et Londres a été réduit de 85 % à 19 %.<sup>18</sup> Les prix internationaux ont aussi convergé dans le commerce européen. Au départ, les bateaux à vapeur ont déplacé l'importance relative des relations commerciales des routes européennes et asiatiques vers celles de l'Atlantique Nord. Ils ne pouvaient pas desservir l'Asie jusqu'à l'ouverture du canal de Suez, parce que le charbon n'était pas disponible sur le long trajet autour de l'Afrique.<sup>19</sup>

Au cours de la première ère de la mondialisation, une concurrence accrue de l'étranger due à la baisse des coûts de transport a donné lieu à des mesures commerciales protectionnistes. En Amérique du Nord, durant la guerre de Sécession, les tarifs qui avaient été institués pour réduire le fardeau financier du gouvernement fédéral sont restés élevés après la fin de la guerre. L'Europe continentale a abandonné ses politiques commerciales libérales à la fin des années 1870 en réaction à l'importation de céréales américaines et russes à bon marché en appliquant de nouveau des tarifs sur des produits manufacturés et agricoles. Les échanges inter-industries de produits intermédiaires entre pays ont alors augmenté rapidement, reflétés dans les écarts de prix moindres entre les pays.

### « Intensité des transports » croissante et échanges intrabranche au cours de l'ère moderne

Les coûts du fret ont diminué de moitié environ depuis le milieu des années 70,<sup>20</sup> à la suite des investissements dans des infrastructures de transport, une meilleure utilisation des capacités et le progrès technologique. Les tendances récentes diffèrent de celles de la première ère de mondialisation comme suit :<sup>21</sup>

- Les principales baisses de coûts se sont produites dans le transport routier et aérien. Le transport maritime a traversé de son côté la révolution qu'a amenée la conteneurisation sans aucune réduction des coûts globaux.
- La montée des échanges internationaux s'est produite au sein de secteurs d'activités et non pas entre eux, ainsi que cela s'était produit lors du premier épisode de baisse des coûts des échanges.
- Les réductions de friction commerciale ont été moins une conséquence de la baisse des coûts de transport que des augmentations du rapport entre la valeur et le poids des marchandises transportées. La plus grosse partie de l'accroissement des échanges a porté sur

des biens que l'on pouvait facilement substituer les uns aux autres.<sup>22</sup>

- Les réformes dans le transport et les réductions des barrières tarifaires ont contribué dans une proportion substantielle à la baisse des coûts de transport.
- En interaction avec des coûts de transport en baisse, les coûts des communications décroissants ont joué un rôle décisif dans la fragmentation des processus de production et dans l'externalisation de la production de biens intermédiaires. Les écarts relatifs de salaires sont devenus plus importants à cause des coûts moindres de gestion à grande distance des processus de production.

*Coûts de transport par route.* Les coûts du transport routier ont baissé appréciablement, de près de 40 % au cours des trois dernières décennies, malgré les coûts plus élevés de l'énergie et les augmentations de salaires. (Des éléments statistiques exhaustifs sur les prix des services

### ENCADRÉ 6.1 Les plus gros au monde : la taille et les obligations sociales des chemins de fer indiens

L'industrie du transport par rail montre des revenus d'échelle croissants de deux manières. D'abord, les économies de réseau et de densité procurent aux prestataires individuels des avantages en termes de taille. Ensuite, les opérations de transport par rail sont presque universellement combinées avec la fourniture de services d'infrastructure, ce qui confère aux compagnies de transport par rail un monopole naturel, du moins à un niveau local. Vu l'importance des chemins de fer pour le développement économique et l'énorme pouvoir des compagnies de transport par rail dans le marché, il n'est pas surprenant que beaucoup de ces compagnies soient publiques.

Les plus gros de ces mastodontes sont les chemins de fer indiens. Le livre Guinness des records le fait figurer comme le plus gros employeur dans les domaines combinés du commerce et des services publics : le nombre total de leurs employés est de 1,6 million. Ils transportent plus de 16 millions de voyageurs et plus d'un million de tonnes de marchandises par jour. En 2002, ils ont fait fonctionner 14 444 trains par jour, dont 8 702 trains de passagers, et leur matériel était de 216 717 wagons, 39 263 voitures et 7 739 locomotives.

Mis sur pied en 1853 comme réseau de 42 systèmes de chemins de fer, ils ont été nationalisés en 1951 en une structure unique. L'intégration verticale des chemins de fer indiens n'est pas limitée à l'inclusion de services d'infrastructure dans leurs prestations. Ils possèdent et font fonctionner des usines de fabrication de locomotives, de voitures et même de pièces détachées pour

ces dernières. Le transport sur de longues distances dans le sous-continent indien devrait donner aux chemins de fer un plus grand avantage concurrentiel sur les transports routiers. En effet, les chemins de fer obtiennent 70 % de leurs revenus et la majeure partie de leurs bénéfices du transport de fret, ce qui leur permet d'allouer des subventions croisées à leur partie déficitaire de transport de passagers. La fixation de prix trop élevés pour leurs services de fret est une des raisons de leurs pertes de parts de marché au profit du transport routier au cours de dernières années.

Ce sont des obligations sociales d'une ampleur considérable qui restreignent le potentiel de la fourniture de services de transport de fret à bon marché sur de longues distances. En 2005-06, le montant net des obligations des chemins de fer indiens pour leurs services sociaux s'est élevé à plus de 47 milliards de roupies, et les coûts de l'assistance sociale à 9,6 milliards de roupies. Les obligations de services comprennent les expéditions de produits essentiels (le sucre, le bétail et le papier) à des prix inférieurs aux coûts réels, les subventions du transport de passagers et d'autres types de transport par le fret et la mise en service de nouvelles lignes non-rentables. Une part importante des déficits du transport des passagers qui doivent être comblés par le fret provient des pertes subies sur les réseaux urbains et suburbains de Chennai, Kolkata et Mumbai.

Source : Équipe du Rapport sur le développement dans le monde 2009.



de transport n'existent pas, et l'intégration des indices de prix au système de comptabilité nationale n'est encore qu'à ses débuts. Une évaluation empirique dépend donc de l'estimation des coûts de transport). Une étude entreprise en France démontre que les coûts de transport par camion ont baissé de 33 % entre 1978 et 1998,<sup>23</sup> avec des variations importantes selon les régions dues aux différences de qualité du réseau routier et des péages pour l'utilisation des voies. Les principaux facteurs qui ont contribué à cette baisse ont été la déréglementation de l'industrie du transport routier (une réduction de 21,8 points de pourcentage) et le coût inférieur des véhicules (-10,9 points de pourcentage). Les infrastructures afférentes aux transports (-3,2 points de pourcentage) et des coûts de carburant en baisse (-2,8 points de pourcentage) ont compté pour nettement moins.

*Coûts du fret par voie ferrée.* Les coûts de transport par chemin de fer ont baissé nettement moins que ceux du transport routier. L'incidence du progrès technique a été inégale dans les sous-marchés des chemins de fer, et la puissance du monopole de grosses entreprises surtout étatiques a freiné les réductions de coûts (voir l'encadré 6.1). L'obligation de desservir des régions avec des volumes de transport faibles, par exemple, a conduit à des requêtes de subventions directes ou croisées avec des ressources provenant des lignes profitables.

Les coûts de transport par voie ferrée sont fonction de la nature des marchandises à transporter. Dans le cas des États-Unis, il a été démontré qu'ils dépendent de la discrimination des prix qu'exercent les transporteurs entre les expéditeurs de différentes marchandises.<sup>24</sup> Il n'y a pas eu d'évolution uniforme des tarifs pour le fret par rail entre 1981 et 2004. Les marges pour le transport du charbon et des céréales se sont accrues substantiellement. Celles du trafic intermodal ont été plus faibles à cause de la concurrence de la part des transporteurs par camion et de la concurrence du transport rail-rail entre les principales villes. Des tarifs en baisse ou même stables ont été notés pour ce qui concerne le transport de produits chimiques et de voitures, mais ceux-ci reflètent surtout le fait que la valeur absolue de ces marchandises est élevée. La demande pour le transport du fret par rail est dérivée, et les prix que les expéditeurs sont disposés à payer augmentent donc avec la valeur des cargaisons.

*Coûts du transport aérien.* Avec l'avènement des moteurs à réaction, les coûts du transport aérien ont rapidement baissé entre le milieu des années 50 et le début des années 70. Les moteurs à réaction étaient plus puissants, plus sûrs et consommaient moins de carburant que les moteurs à pistons qu'ils ont remplacés (voir

encadré 6.2). En termes réels ajustés à la qualité des appareils, leurs prix ont baissé de 13 % à 17 % annuellement de 1957 à 1972.<sup>25</sup> Les progrès techniques se sont considérablement ralentis après, mais les prix ont continué de baisser de 2 à 4 % par an de 1972 à 1983.

Entre 1955 et 2004, les prix de la tonne-kilomètre ont baissé de 3,87 dollars à moins de 0,30 dollars, exprimés en dollars EU de 2000. Le revenu moyen par tonne-kilomètre a baissé de 8,1 % par an entre 1955 et 1972 et de 3,5 % par an entre 1972 et 2003. Malgré cette chute phénoménale dans les taux de fret aérien en valeur nominale, la friction commerciale dans le transport aérien n'a pas baissé substantiellement. En fait, les prix du fret aérien en dollars EU réels par kilo ont augmenté de 2,9 % par an de 1973 à 1980, en partie à cause des hausses du prix du carburant, puis ils ont baissé de 2,5 % par an de 1980 à 1993. Le niveau des baisses intervenues après 1980 a fortement varié selon les routes, les plus longues et celles de l'Amérique du Nord accusant les baisses les plus fortes.<sup>26</sup> Après 2001, les prix réels du fret vers les États-Unis ont brusquement augmenté, reflétant possiblement des coûts relatifs à la sécurité plus élevés.

*Coûts du transport maritime.* Deux sous-marchés du transport maritime se sont développés de manière différente au cours des dernières décennies. Le transport sous affrètement est utilisé pour l'expédition de quantités importantes de produits en vrac par charte-partie, avec des prix fixés dans des marchés spot. Les dates de départ et d'arrivée et les routes ne sont pas fixes, et le fret est donc déterminé par les demandes courantes sur le marché. Les services de navires de ligne sont utilisés pour les marchandises diverses sur des routes maritimes et d'après des calendriers fixés à l'avance. Le trafic des navires de ligne est structuré en cartels, appelés conférences, dont les représentants discutent et coordonnent les niveaux de fret et les parts de marché respectives.

Les progrès techniques et les changements d'ordre institutionnel ont amené des réductions de prix dans les deux marchés. Les plus importants d'entre eux sont la part croissante du système de la libre immatriculation des navires, les effets d'échelle provenant de l'accroissement énorme de la demande de services de transport maritime, l'introduction des conteneurs et les changements dans les logistiques portuaires qui en ont résulté. La pratique de la libre immatriculation permet l'enregistrement des navires sous des pavillons de complaisance (notamment ceux du Liberia et du Panama) pour contourner les coûts plus élevés afférents à des réglementations nationales et des conditions d'emploi des membres d'équipage imposées par les pays riches. La

## ENCADRÉ 6.2 *Le moteur à réaction*

Le nombre de personnes qui se rencontrent tous les ans à l'occasion de réunions professionnelles et de personnel d'entreprises après avoir voyagé par avion est estimé à 320 millions. Du commerce mondial de marchandises de 12 trillions de dollars en 2006, 35 % en valeur l'a été par voie aérienne.<sup>a</sup> Le taux de rentabilité économique sur les investissements en infrastructures et services aéronautiques est estimé à 56 % au Kenya, de 28 % en Jordanie et de 19 % au Cambodge.<sup>b</sup> Les raisons de ces différences tiennent au moteur à réaction, probablement l'innovation la plus importante jamais intervenue dans le domaine du transport aérien sur de longues distances. Le moteur à réaction est plus sûr, plus facile à entretenir, mieux adapté aux distances plus longues et plus efficace en carburant que le moteur à hélices. Depuis qu'il a révolutionné les voyages en avion dans les années 1960, il a été si étroitement associé à la propulsion des avions que l'on se demande comment l'industrie aéronautique a pu autant progresser avec des moteurs à pistons.

Mais comme avec beaucoup d'inventions majeures dans la technologie des transports, la période de gestation entre l'invention et la réussite économique a été longue. Frank Whittle en Grande-Bretagne en 1929 et Hans von Ohain, un physicien allemand, en 1933 ont élaboré chacun de leur côté des concepts de propulsion par réaction. La technologie des moteurs à réaction a progressé rapidement après la Deuxième guerre mondiale. La percée dans l'aviation civile s'est produite avec la mise en service des Boeing 707 et des Douglas DC-8. Les premiers avions à réaction étaient bruyants et avaient des coûts d'opération plus élevés que les appareils à moteurs à pistons perfectionnés. Ils ne pouvaient concurrencer ces derniers qu'en vitesse et en capacité de sièges. Mais au début des années 60, des améliorations technologiques (avec le moteur appelé *by-pass*) ont marqué la fin des voyages sur de longs trajets avec des appareils propulsés par des moteurs à hélices. En l'espace de 5 ans, les prix de la tonne-kilomètre ont baissé d'environ 40 %.

Les appareils à réaction ont des rapports puissance-poids beaucoup plus élevés, ce qui augmente les rayons d'action, des voyages plus rapides et des charges utiles plus importantes. La qualité accrue et les coûts moindres ont eu un impact majeur dans beaucoup de secteurs d'activités.

- *L'appui à des réseaux d'acheteurs et de vendeurs sur de longues distances.* La majeure

partie du commerce mondial s'effectue par voie maritime, mais le transport aérien pourvoit aux besoins d'une niche importante dans les systèmes de production juste-à-temps. Vu que les expéditions par voie maritime peuvent être prévues à l'avance, les entreprises utilisent le cargo aérien pour gérer au plus près des flux d'intrants intermédiaires et des expéditions de produits avec des rapports valeur-volume élevés. Même pour le Brésil, connu pour ses exportations de produits de base, le cargo-avion en 2000 a constitué 0,2 % de ses exportations totales en poids, équivalant à près de 19 % en valeur.<sup>c</sup> En passant, le troisième plus important fabricant d'avions au monde, la firme Embraer, se trouve au Brésil. Les semi-conducteurs et la mode constituent des exemples probants de secteurs bénéficiant du transport aérien. Les expéditions de semi-conducteurs sont globalement en corrélation tellement forte avec le fret aérien qu'elles sont considérées comme un indicateur-clé prépondérant de santé du secteur. Les cycles de produits dans l'industrie de la mode sont devenus tellement courts qu'une chaîne de fabrication de vêtements en Espagne expédie ses produits directement de son usine aux points de vente, remplaçant ses modèles deux fois par semaine. L'impératif consistant à réagir rapidement aux goûts changeants de la clientèle a mené à une délocalisation d'une partie de sa production de l'Asie de l'Est vers l'Espagne et des pays plus proches comme le Maroc et la Turquie. De là, les vêtements sont expédiés vers des magasins ailleurs dans le monde. « Des avions partis de Saragosse en Espagne atterrissent à Bahreïn avec des produits pour les magasins Inditex du Moyen-Orient, poursuivent leur vol vers l'Asie et retournent en Espagne avec des matières premières et des vêtements semi-finis ».<sup>d</sup>

- *Rendre possible les exportations de périssables sur de longues distances.* Les services aériens pas chers et fréquents ont permis à des pays comme le Chili, la Colombie et le Kenya de vendre leurs produits agricoles et horticoles dans des marchés d'Europe, du Moyen-Orient et d'Amérique du Nord. Un excellent exemple est le Kenya, qui de nos jours détient le tiers du marché mondial des fleurs coupées. Naivasha dans la partie centrale du Kenya regroupe un nombre d'horticulteurs extrêmement efficaces, démontrant ainsi que les économies de localisation existent aussi

dans le domaine agricole. Des fleurs cueillies le matin arrivent sur le marché d'Amsterdam dans la soirée. L'horticulture est maintenant l'une des trois plus importantes sources de revenus d'exportation du pays (avec le tourisme et le thé). En 2007, la valeur FOB (*free on board* — franco bord) des exportations du secteur était de 43 milliards de shillings kenyans (soit environ 650 millions de dollars EU), et le Kenya Flower Council (Conseil de la floriculture du Kenya) estime que les moyens de subsistance de 1,2 millions de personnes dépendent directement ou indirectement de cette activité. Par contre, l'absence de facilités de conservation en chambres froides et de capacités de transport de cargo réfrigéré au Bangladesh ont annihilé les opportunités de ce pays d'exporter des fruits et des légumes de valeur élevée au Moyen-Orient.<sup>e</sup>

- *Le tourisme de masse dans les pays en développement.* En 2005, les recettes du tourisme dans les pays à revenus faibles et intermédiaires se sont élevées à environ 200 milliards de dollars,<sup>f</sup> grâce surtout aux voyages par avion pas chers. Les vols par avions charter offrent des réductions de coûts encore plus importants à travers leur prestation combinée avec d'autres services et une utilisation très élevée des capacités. La construction d'aéroports dans des régions touristiques génère des clusters de développement comportant des services complémentaires à forte densité et des marchés du travail denses et spécialisés. Entre 1990 et 2005, le nombre total des arrivées de touristes en Afrique subsaharienne s'est accru de 8 % par an — de 6,8 millions à 23,6 millions — et les recettes du tourisme de 4,1 milliards de dollars à 14,5 milliards de dollars. Les arrivées de touristes en Chine ont augmenté de près de 10 % par an. Le Cambodge accueille maintenant plus de 2 millions de touristes par an et le Vietnam à peu près 4 millions, soit 16 fois plus qu'en 1990.

Source : Équipe du Rapport sur le développement dans le monde 2009.

a. Association internationale du transport aérien, 2007b.

b. Association internationale du transport aérien, 2007a.

c. Sanchez *et al.*, 2003.

d. Rohwedder & Johnson, 2008.

e. Dixie, 2002.

f. Organisation mondiale du tourisme (OMT), 2006.

flotte totale de navires battant des pavillons de complaisance a assuré 5 % du transport du tonnage maritime mondial en 1950, 31 % en 1980 et 48 % en 2000.<sup>27</sup> Il est estimé que les dépenses des navires avec des pavillons de complaisance sont de 12 % à 27 % inférieures à celles des flottes traditionnelles battant des pavillons nationaux, le gros des différences de coûts provenant de ceux de la main-d'œuvre.<sup>28</sup>

Les réductions de coûts dérivées d'effets d'échelle proviennent des capacités accrues des navires et des changements institutionnels. L'augmentation rapide de la demande pour le transport maritime semble s'être adaptée à ces changements et avoir diminué les dangers de concurrences anticipées.<sup>29</sup> L'augmentation de la taille des navires semble avoir rendu possible des économies à travers la mise en place de plate-

### ENCADRÉ 6.3 La « grosse boîte »

Environ 90 % des cargaisons mondiales de marchandises qui ne sont pas transportées pas en vrac se trouvent dans des conteneurs chargés sur des camions, des wagons de chemin de fer et des navires porte-conteneurs. En 2007, plus de 18 millions de conteneurs ont effectué plus de 200 millions de trajets. La conteneurisation a même changé la façon de mesurer la capacité des ports et des navires ainsi que celles des services de transport maritime. Le cargo embarqué est mesuré maintenant en TEU (unités équivalentes de conteneurs de vingt pieds) et en FEU (unités équivalentes de conteneurs de quarante pieds). Un TEU est l'unité de mesure d'un conteneur de 20 pieds de long et de 8 pieds de large avec une masse brute totale de 24 tonnes métriques.

Cette révolution est généralement attribuée à Malcom McLean.<sup>a</sup> Il possédait une société de camionnage dans le New Jersey et il a eu une idée simple : les colis que l'on expédie couramment ne devraient être ouverts qu'à leur origine et à leur destination, vu que les coûts de débarquement et de ré-emballage sont élevés. En 1956, il a lancé le Sea-Land Service avec le navire-citerne *Ideal-X* qu'il avait converti, appareillant de Newark dans le New Jersey à destination de Houston au Texas avec 58 plate-formes de camion en aluminium disposées dans des encadrements installés sur le pont.

L'idée ne s'est pas beaucoup répandue jusqu'à plus d'une dizaine d'années après, lorsque les forces armées des États-Unis ont eu besoin de moyens efficaces pour transporter du matériel militaire au Vietnam. Face à une opposition d'une ampleur considérable, McLean a remporté des contrats pour la construction d'un port à conteneurs dans la baie de Cam Ranh et pour la mise en service de porte-conteneurs de la Californie au Vietnam. Sans les conteneurs, l'armée des États-Unis aurait eu à affronter une situation difficile pour nourrir, loger et approvisionner les 540 000 soldats, marins, « Marines » et membres du personnel des forces aériennes au Vietnam en 1969. De presque rien en 1965, les revenus du département de la Défense de Sea-Land sont passés à 450 millions de dollars entre 1967 et 1973. Des routes vers Okinawa et la baie de Subic aux Philippines ont été ouvertes après,

mais les affaires de McLean sont restées strictement limitées à la logistique militaire.

Le gouvernement du Japon a été le premier à apporter son appui au développement de la conteneurisation. En 1966, le Conseil pour la rationalisation des activités de navigation et de construction navale a vivement conseillé au ministère des Transports d'éliminer la concurrence excessive qui prévalait afin de bénéficier de la nouvelle technologie. Il a persuadé les pouvoirs publics de construire des terminaux à conteneurs dans les régions de Tokyo-Yokohama et d'Osaka-Kobe. Les premières grues pour conteneurs ont été mises en service en 1968. Mais les règlements de la circulation interdisaient le transport de conteneurs de grande dimension, et les chemins de fer nationaux japonais n'étaient pas équipés pour transporter des conteneurs d'une longueur supérieure à 20 pieds.

Aux États-Unis, la compagnie maritime Matson Navigation a obtenu une autorisation des pouvoirs publics pour faire fonctionner un service de transport de conteneurs non subventionné entre la côte Ouest, Hawaï et l'Asie de l'Est. La compagnie envisageait de transborder du cargo à Oakland directement sur des convois de chemin de fer spéciaux qui le transporterait vers l'est. Pour le retour, la compagnie projetait de transporter du matériel militaire pour les bases militaires des États-Unis au Japon et en République de Corée. Les activités n'ont pu débiter avant que Matson ne mette sur pied une coentreprise avec un partenaire japonais, et le porte-conteneur qui a accompli sa traversée inaugurale en 1968 du Japon aux États-Unis appartenait à la Nippon Yusen Kaisha Line. Six semaines plus tard, la Sea-Land Services de McLean a lancé un service régulier entre Yokohama et la côte Ouest des États-Unis.

Une fois les infrastructures mises en place, le trafic de conteneurs a décollé. À la fin 1968, la route entre le Japon et les États-Unis était encombrée de porte-conteneurs, sept compagnies de navigation se faisant concurrence pour un marché de moins de 7 000 tonnes de fret en direction de l'Est chaque mois. La vitesse du développement a été déterminée par les infrastructures portuaires et ferrées. Aux États-Unis, le trafic ferroviaire intermodal a

été multiplié par trois entre 1980 et 2002, de 3,1 à 9,3 millions de remorques et de conteneurs.

Le transport de conteneurs a continué à augmenter à une vitesse considérable. La dimension des boîtes ne cessait d'augmenter, le conteneur FEU standard laissant la place à d'autres de 48 pieds et de 53 pieds, qui permettaient aux camions de transporter plus de marchandises lors de chaque trajet. La flotte mondiale augmente sans arrêt, et la capacité des navires entièrement porte-conteneurs s'est accrue de 10 % par an entre 2001 et 2005. La dimension des navires augmente aussi. Des douzaines de bâtiments capables de transporter 4 000 TEU sont venus s'ajouter à la flotte en 2006, et d'autres de dimension encore plus importante étaient en commande. Le *Emma Maersk* (long de 396 mètres) a été lancé en 2006 et peut transporter plus de 14 500 TEU. Du trafic total, 26 % proviennent aujourd'hui de la Chine.

La géographie et la topographie imposent des limites à la dimension toujours plus grande des navires. À cause du fait que le canal de Panama perdait un volume croissant de son trafic avec des écluses qui ne pouvaient recevoir des navires de plus de 5 000 TEU, il est en train d'être agrandi afin qu'il permette à des navires transportant jusqu'à 12 000 TEU de traverser. La plupart des porte-conteneurs sont de taille trop importante pour pouvoir emprunter le canal de Suez aussi. Les porte-conteneurs sont limités dans leur taille absolue par la profondeur du détroit de Malacca qui relie l'océan Indien à l'océan Pacifique. Cette taille « Malacca-max » impose aux navires des dimensions maximales de 470 mètres de longueur et sur 60 mètres de largeur.

Et qu'est-il advenu de la compagnie Malcom McLean ? Sea-Land s'est développée et est devenue la plus grosse compagnie de navigation en 1995. La compagnie danoise Maersk était deuxième, suivie d'Evergreen. Quatre ans plus tard, Sea-Land a été rachetée par Maersk. En 2000, Maersk-SeaLand avait une capacité d'embarquement d'environ 850 000 TEU. La grosse boîte de McLean n'est pas près de disparaître.

Source : Équipe du Rapport sur le développement dans le monde 2009.  
a. Levinson, 2006.

formes de ré-acheminement — de petits navires transportent du cargo vers une plate-forme où les cargaisons sont regroupées et embarquées dans des navires beaucoup plus grands et rapides pour les trajets plus longs. Hong Kong (Chine), Rotterdam et Singapour sont d'excellents exemples de ces plate-formes.

Les navires de transport de produits en vrac, de produits réfrigérés et de voitures sont rentables sur des routes spécifiques. Depuis le milieu des années 80, des « navires-citernes » spécialisés ont consolidé la position dominante du Brésil dans le marché mondial d'exportation de jus

d'orange, dont la quasi-totalité est produite dans l'État de São Paulo. Des conteneurs standardisés procurent des économies de coûts à travers les différents modes de transport — par camion sur de longues distances, par voies d'eau intérieures, par rail et par camion sur de courtes distances — à cause du fait que les marchandises n'ont pas besoin d'être débarquées et ré-embarquées (voir encadré 6.3). La conteneurisation réduit les coûts portuaires directs d'entreposage et de maintenance. Elle réduit aussi les coûts indirects des équipements non utilisés pendant de longues escales dans les ports, qui précédemment représentaient

jusqu'à deux-tiers de la durée de vie totale d'un navire.<sup>30</sup> Elle permet aussi d'utiliser des navires plus grands et plus rapides, qui réduisent les coûts par tonne-kilomètre lorsqu'ils sont en mer. Ces réductions de coûts sur les traversées ont plus que compensé les coûts d'investissements plus élevés et des périodes creuses dans les ports.<sup>31</sup>

Mais la conteneurisation a aussi amené une concentration des capacités de transport maritime dans un nombre restreint de ports de dimension globale. La plupart des pays en développement ont été lents à adopter la conteneurisation, à cause de leurs volumes d'échanges peu élevés et des coûts de facteurs différents. Là où les capitaux sont rares et la main-d'œuvre est abondante, les coûts d'investissement dans des équipements de levage spécialisés, des zones d'entreposage et des têtes de lignes de chemin de fer sont plus élevés, et les économies de coûts portuaires que l'on peut dégager de la conteneurisation sont beaucoup plus faibles.

Quelle a été l'incidence de ce changement technologique sur les coûts ? Le prix nominal du transport sous affrètement en 2004 était d'environ la moitié des prix réels de 1960.<sup>32</sup> Et lorsqu'il est exprimé en prix constants à l'aide de l'indice des prix des produits de base, on dénote des fluctuations prononcées mais pas de tendance à la baisse. Ceci signifie que la friction commerciale résultant des coûts de transport de produits en vrac habituellement expédiés dans des navires affrétés au voyage n'a pas diminué — le prix pour le transport de minerai de fer ou de blé pour la valeur d'un dollar n'a pas baissé. Sur la base de séries de données sur une longue période émanant du ministère des Transports allemand, les prix de transport de ligne montrent une hausse constante jusqu'à atteindre une pointe en 1985. L'indice des prix pour les services de ligne illustre surtout l'évolution relative aux marchandises diverses, y compris le transport de conteneurs et de biens manufacturés. Il comprend aussi les frais d'embarquement et de débarquement, ce qui est tout à fait pertinent car il est estimé que les réductions des prix de manutention des marchandises constituent une source majeure de revenus provenant de la conteneurisation. Mesurés par rapport à l'indice des prix dérivé du PIB allemand, les prix des services de ligne ont baissé jusqu'au début des années 70, puis ils ont fortement augmenté à partir de 1974 pour atteindre leur niveau le plus élevé pendant la période de 1983 à 1985, avant de baisser de nouveau.

Ces tendances dans les coûts de transport maritime vont à l'encontre de la perception générale des baisses continues des coûts des échanges. Deux explications possibles peuvent être proposées. D'abord, ces tendances de prix n'illustrent pas les réelles économies des coûts

tirées de la conteneurisation, parce qu'elles ne comprennent pas le coût total du transport de porte à porte. En 1956, l'embarquement de marchandises diverses telles quelles (non conteneurisées) coûtait 5,83 dollars la tonne. Lorsque les conteneurs ont été introduits cette année-là, ce coût était de moins de 0,16 dollars la tonne.<sup>33</sup> Donc, la principale économie provenait des coûts de transfert intermodal plus faibles. La conteneurisation permettait d'emballer les marchandises une seule fois et de les transporter sur de longues distances par voie maritime, par rail et par route. En second lieu, le niveau de qualité des transports et de la logistique s'est fortement amélioré, tout particulièrement en termes de rapidité et de fiabilité. L'absence de baisses de prix importantes peut donc s'expliquer, du moins en partie, par une meilleure disposition à payer pour un service de meilleure qualité.

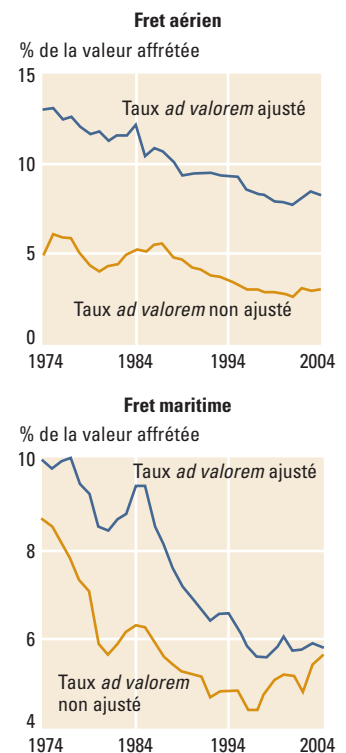
### *De légères baisses des coûts de transport, mais une forte atténuation de la friction commerciale*

Les informations disponibles sur les coûts de transport international n'ont pas baissé autant qu'on ne le pense ordinairement. Les prix réels du transport aérien et maritime n'ont pas sensiblement baissé ou augmenté depuis les années 70 et le début des années 80. Mais les frais de transport *ad valorem* — le coût du transport par rapport à la valeur de la marchandise échangée — ont diminué. Pour expliquer ces baisses, on peut mettre en avant la composition des marchandises échangées et des partenaires commerciaux.<sup>34</sup> Un des changements intervenus est le rapport poids-valeur inférieur de l'ensemble des transports internationaux. Un deuxième changement est le prix inférieur du transport aérien par rapport au transport maritime. Du cargo qui était traditionnellement transporté par voie de mer est maintenant expédié par voie aérienne. Après avoir tenu en compte les changements de rapports poids-volume, l'évolution des modes de transport et les changements de routes maritimes, on constate que l'équivalent de taxation *ad valorem* du transport maritime a baissé davantage que celui du transport aérien (voir figure 6.2).<sup>35</sup> Les changements intervenus dans la composition des marchandises embarquées et des partenaires commerciaux ont amené une réduction de la friction de marché des transports, mais pas de leurs coûts.

#### *Logistique, délais et commerce international.*

Les services de transport ne sont pas un produit homogène, et les produits ainsi que les endroits ont une incidence sur les coûts de transport. Le montant des revenus et les indices de prix ne sont pas des indicateurs de la qualité et des

**Figure 6.2 Les coûts du fret aérien ont diminué moins fortement que ceux du fret maritime**



Source : Hummels, 2007.

Note : Le taux *ad valorem* non ajusté est le rapport des coûts d'affrètement à la valeur des biens importés. Le taux *ad valorem* ajusté est dérivé d'une régression et de contrôles dans le mélange de partenaires commerciaux et de produits.

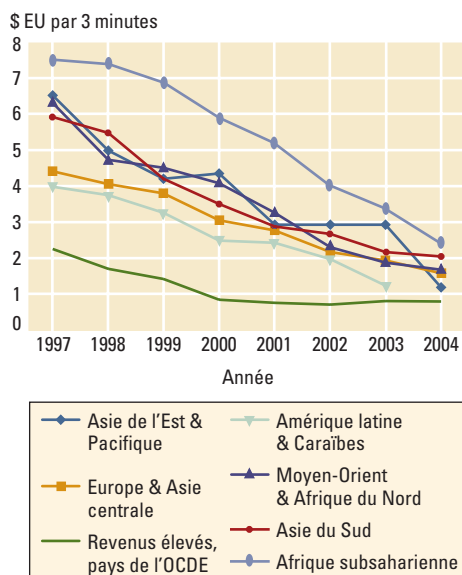


temps d'exécution des prestations. Les conteurs maritimes allant de l'Europe vers des destinations aux États-Unis prennent toujours deux à trois semaines pour arriver, et le trajet est de cinq semaines pour ceux expédiés d'Europe vers l'Asie. Mais le fret aérien prend un jour, ou même moins, vers à peu près n'importe quelle destination dans le monde. Avec la baisse des coûts dans le transport aérien, le prix à payer pour la rapidité a diminué considérablement.

Cela compte dans le domaine commercial. Dans les transports par voie maritime, pour chaque jour de voyage entre le pays de fourniture de la marchandise et la destination, les probabilités d'approvisionnement de ce même pays baissent de 1 %. <sup>36</sup> Et les entreprises exportatrices sont disposées à payer 1 % de la valeur du produit par jour pour éviter les pertes de temps associées au transport maritime. Avec les augmentations récentes d'intensité du commerce international, la demande pour la rapidité s'est accrue. Les produits les plus sensibles aux délais sont ceux dont les volumes d'échanges ont le plus augmenté. Des exemples que l'on peut citer sont les produits agricoles périssables et ceux dont le cycle de production est court, comme les articles de mode pour lesquels les préférences des consommateurs évoluent, ou le matériel électronique pour lequel la technologie dernier cri représente une prime à la vente pour le fabricant. De tels cycles sont importants non seulement pour l'Europe, l'Amérique du Nord et l'Asie du Nord-Est, mais aussi pour la Chine, l'Inde ainsi que pour l'Asie du Sud-Est.

**Figure 6.3 Les coûts de communication représentent une fraction de leur niveau d'il y a 10 ans**

Coût moyen d'un appel téléphonique vers les États-Unis



Source : Banque mondiale, 2007j.

Un transport plus rapide peut accélérer les changements dans l'aspect géographique du commerce. Les endroits de fabrication de produits textiles et d'électronique ont d'abord été déterminés par les coûts de la main-d'œuvre. Mais avec des cycles de production brefs, les délais de transport plus courts peuvent devenir plus importants que les coûts de main-d'œuvre plus élevés, ce qui mène à des réimplantations ailleurs. Une partie de la fabrication de vêtements des États-Unis initialement délocalisée en Asie a été transférée dans des endroits, dans les Caraïbes et au Mexique, où le coût de la main-d'œuvre est plus élevé. <sup>37</sup> Des cycles de production courts, et plus généralement une demande incertaine, constituent des forces d'agglomération lorsque les entreprises doivent être situées près des fournisseurs. <sup>38</sup> Mais avec une demande plus prévisible, une rapidité accrue pourrait contribuer à l'externalisation de certains stages du processus de fabrication (la production de pièces, la R&D et l'assemblage) dans d'autres pays sur la base d'avantages comparatifs.

**Coûts des communications.** Le coût d'un appel téléphonique de 3 minutes de New York à Londres a baissé de 293 dollars en 1931 (en dollars de 1993) à environ 1 dollar en 2001 — et ce, pour un confort de communication nettement plus élevé — et à seulement quelques cents en 2006 (voir la figure 6.3). Les avancées dans le domaine de l'Internet et des autres formes de télécommunications ont abaissé les coûts des communications, réduisant encore plus la friction commerciale pour les biens physiques, et particulièrement pour les échanges intrabranches. Mais ces avancées ont eu le même impact, sinon un plus gros impact, sur le commerce des services. Et cependant, beaucoup de tâches qui requièrent des communications intenses n'ont pas évolué. Les interactions directes personnelles et le contact face-à-face demeurent une force d'agglomération importante, spécialement et paradoxalement dans les industries où les besoins de communiquer sont très grands.

Les coûts de communication moins élevés facilitent la coordination des réseaux de production au niveau international. <sup>39</sup> Mais ils comportent aussi deux effets plus directs. Le premier est la réduction des dépenses de recherche. Vu le fait que la connaissance de clients potentiels et de fournisseurs à l'étranger est imparfaite, les relations commerciales commencent par la recherche de partenaires commerciaux. Une telle recherche dépend de la qualité des infrastructures de communication, qui sont surtout des coûts fixes et qui accroissent donc l'intensité du commerce international tout en réduisant les coûts de recherche de partenaires commerciaux. <sup>40</sup> Le deuxième effet est la réduction des



coûts variables des échanges. Ces coûts se produisent lorsqu'il est nécessaire pour les clients et les fabricants de communiquer à propos de spécifications des produits, de contrôle de qualité et de délais d'exécution.<sup>41</sup> De tels besoins de communiquer sont faibles dans les cas de produits homogènes échangés de manière organisée à l'avance et comportant des prix de référence. Mais ils sont forts pour les produits différenciés.<sup>42</sup> Étant donné que ces types de produits ont une place prééminente dans le commerce portant sur des processus de production plus décomposés, le poste de coûts de communications a joué un grand rôle dans la récente poussée des échanges intrabranches (voir figure 6.1).

Les coûts de communication peu élevés permettent de contrôler le processus de production à travers de longues distances grâce à des systèmes de contrôle assistés par ordinateur et de communications en ligne, ce qui réduit le besoin d'envoyer du personnel administratif et technique sur place pour suivre les travailleurs non qualifiés. Cela permet aux entreprises verticalement intégrées de délocaliser leurs activités de production dans des pays à faibles salaires. Mais cela facilite aussi la décomposition du processus de production en chaînes d'approvisionnement de plusieurs sociétés réparties à travers divers pays et continents.<sup>43</sup>

Les coûts de communication peu élevés sont particulièrement importants pour les activités en offshore ne nécessitant pas l'expédition de produits physiques, tels les services d'affaires, professionnels et techniques qui comprennent la comptabilité d'entreprise, la tenue de livres comptables, la programmation informatique et le traitement d'informations et de données. Les importations de ces services aux États-Unis se sont accrues de plus de 66 % en valeur réelle entre 1997 et 2004. Parmi les travailleurs à col blanc, le transfert de postes vers l'étranger a éveillé des craintes de réajustements massifs éventuels dans le marché de l'emploi et a diminué l'appui en faveur des politiques commerciales ouvertes.<sup>44</sup> Toutefois, contrairement aux craintes exprimées, les importations de services d'affaires dans les pays riches sont restées à un niveau assez faible. Aux États-Unis, la part des importations de services informatiques et d'affaires a atteint seulement 0,4 % en 2003, et les exportations de ces services sont même plus importantes.

Ceux qui externalisent le plus de services par rapport à la valeur ajoutée locale de ces services sont de petits pays comme l'Angola, le Mozambique, la Papouasie-Nouvelle Guinée et la République du Congo. Parmi les économies avancées, l'Allemagne, un pays avec des importations de services d'affaires élevées (39 milliards de dollars en 2002), se trouve au 59<sup>e</sup> rang avec une part de 2,9 %. Avec la valeur absolue des importations

de services la plus élevée (41 milliards de dollars en 2002), les États-Unis occupent le 115<sup>e</sup> rang. Mais ils sont les plus gros exportateurs de services (58 milliards de dollars en 2002), et sont donc un exportateur net. L'Irlande montre que le commerce de services immatériels a tendance à se situer à l'intérieur de secteurs d'activités donnés qu'entre eux. Le pays est le plus gros exportateur de services d'informatique et d'information et le quatrième plus gros importateur de ces mêmes services. Pourtant, le rapport entre ses exportations et la valeur ajoutée locale des services d'informatique et d'information n'était que de 16 % (9 % du PIB).

Ainsi donc, la réimplantation de services de back-office dans des pays étrangers ne constitue pas une menace pour l'emploi dans les pays avancés. Les balances commerciales pour les services d'affaires dans la quasi-totalité des pays développés ont été positives, et elles ont même augmenté entre 1981 et 2001. L'Inde, perçue comme un pays qui attire beaucoup de services d'affaires des pays riches, a connu une augmentation plus faible de la production dans ce secteur entre 1995 et 2001 que le Royaume-Uni.<sup>45</sup> En bref, les indications disponibles ne confirment pas l'impression que les services poussent à la dispersion des activités économiques dans différents pays. Le commerce de ces services a beaucoup augmenté, mais autant dans leur importation que dans leur exportation. Dans la plupart des pays, la part des services locaux reste faible. Et quand des activités ont été externalisées, beaucoup d'entre elles sont restées concentrées dans un nombre restreint d'endroits. Les coûts de communication peu élevés ont eu peu d'effets sur les activités de création et les services à haute valeur ajoutée qui demandent des contacts fréquents entre des personnes.

### Coûts de transport et économies d'échelle : deux décennies d'analyses

L'évolution des coûts de transport, un facteur déterminant de la géographie économique, sert à expliquer les expériences citées dans la section qui précède. Une baisse des coûts de transport pousse à une augmentation de la concentration de personnes et d'entreprises, parce qu'elle permet un partage plus efficace des facilités et des services. Les recherches effectuées récemment apportent aussi des éclaircissements sur les conséquences quelque peu inattendues de la baisse des coûts de transport : (i) au niveau international, les échanges s'accroissent avec les pays rapprochés, et non pas avec ceux qui sont plus éloignés, et (ii) à l'intérieur des pays, une infrastructure des transports qui s'améliore peut apporter une concentration de l'activité économique plus grande, mais pas moindre.

La recherche n'a toutefois pas réussi à démontrer de manière convaincante pourquoi la baisse des coûts de transport pourrait rendre plus difficiles les efforts des pays en développement et des zones à la traîne pour percer dans le commerce mondial — en effet, la rentabilité croissante dans le secteur du transport n'a souvent pas été prise en compte dans les modèles formels. Mais tout comme les baisses des coûts de transport facilitent les économies d'échelle dans les activités de production, un accroissement de la production et des échanges produit des économies d'échelle dans le secteur des transports.

### *La baisse des coûts de transport crée des paysages économiques accidentés*

Avant la récente baisse accélérée des coûts de transport, les conditions géographiques naturelles ou de « première nature » (comme les voies d'eau) ont grandement influencé le choix des lieux d'établissement et les aménagements spatiaux relatifs à la production et aux échanges. Des investissements partagés créent ensuite les conditions de rendements d'échelle croissants qui façonnent la géographie économique. De tels investissements peuvent comprendre des facilités locales de soins de santé et d'éducation, ou des marchés et d'autres services qui réduisent les coûts des échanges et des transactions, tels l'imposition des droits de propriété, la résolution de litiges portant sur des contrats ou encore l'identification d'opportunités de marché. Plus le nombre de personnes utilisant des facilités ou des services communs est élevé, plus les coûts par utilisateur sont bas. Plus l'établissement est gros, plus nombreux sont ceux qui partagent les coûts fixes. Pour utiliser le service, les personnes et les biens doivent se déplacer. Ainsi donc, à mesure que les coûts de transport baissent, l'accès s'accroît, l'échelle augmente et le coût unitaire de la prestation baisse. C'est ainsi que les coûts de transport définissent la dimension

géographique des marchés ainsi que l'étendue et l'échelle des services en commun.

A mesure que les facilités et les services fournis de manière centralisée dans les villes plus grandes augmentent, les communautés de faible taille deviennent moins attrayantes et des disparités spatiales apparaissent — en d'autres mots, la distribution par taille des agglomérations et des villes change. La géographie « de première nature » et le caractère irrégulier des investissements dans les infrastructures urbaines aboutissent à une dynamique irréversible qui détermine comment le paysage économique devient d'abord rugueux, puis accidenté.

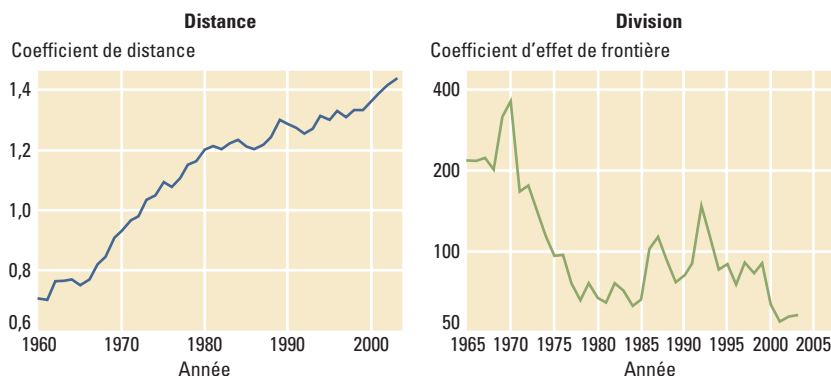
Les historiens de l'économie ont reconnu depuis longtemps que ces processus, poussés par une évolution des coûts de transport, sont déterminants pour le développement économique.<sup>46</sup> Et les géographes et les planificateurs urbanistes ont formalisé les effets des facilités communautaires indivisibles en différenciant les fonctions et la dimension des villes dans la « théorie de la place centrale ».<sup>47</sup> Les économistes sont allés au-delà de la géographie « de première nature » et des biens publics. Ils se sont rendu compte que des rendements d'échelle croissants dans la production de biens manufacturés et d'idées influencent plus avant la répartition des activités économiques dans un espace géographique donné : avec l'urbanisation, les activités manufacturières et les services qui y sont associés deviennent les moteurs de la croissance, comme traité au chapitre 4. Ces forces interagissent avec les coûts de transport pour déterminer l'évolution spatiale des économies, à tous les niveaux d'échelle spatiale — international, national et local.

### *La baisse des coûts de transport stimule l'accroissement des échanges entre pays voisins*

La demande croissante pour différents types de produits similaires permet d'expliquer le paradoxe en fonction duquel la baisse des coûts de transport a conduit à une augmentation des échanges entre pays rapprochés avec des caractéristiques similaires. En fait, pendant les 40 dernières années, la distance est devenue un facteur de dissuasion des échanges plus fort, alors que les divisions — les effets de la présence de frontières — sont devenus moins dissuasifs (voir la figure 6.4).

La théorie commerciale traditionnelle ne prenait pas en compte les rendements d'échelle croissants et la différenciation de la demande. Elle prédisait des échanges de produits différents plus importants favorisant les échanges entre pays possédant des atouts différents. Les pays se livraient aux échanges parce qu'ils ne pouvaient pas produire les biens importés eux-

**Figure 6.4 La distance est devenue plus dissuasive, au contraire de la division**  
Coefficients de la distance et des frontières nationales dans les modèles d'échanges, 1960-2005



Source : Mayer, 2008, pour ce Rapport.

mêmes — des bananes de l'Amérique centrale vers l'Europe pour des voitures en retour. Mais avec des produits différenciés, les échanges se produisent à l'intérieur de types de produits plutôt qu'entre eux. Les pays se livrent à des activités commerciales parce qu'ils veulent importer des versions légèrement différentes de produits similaires : le Japon et la Suède s'échangent des véhicules Toyota contre des Volvo. En d'autres mots, dans la vieille théorie commerciale et avec les coûts élevés de transport, les pays s'échangent seulement les produits dont *ils ont besoin*. Dans la nouvelle théorie et avec les économies d'échelle, un penchant pour la variété et des coûts de transport faibles, les pays s'échangent des produits parce qu'*ils les veulent*.

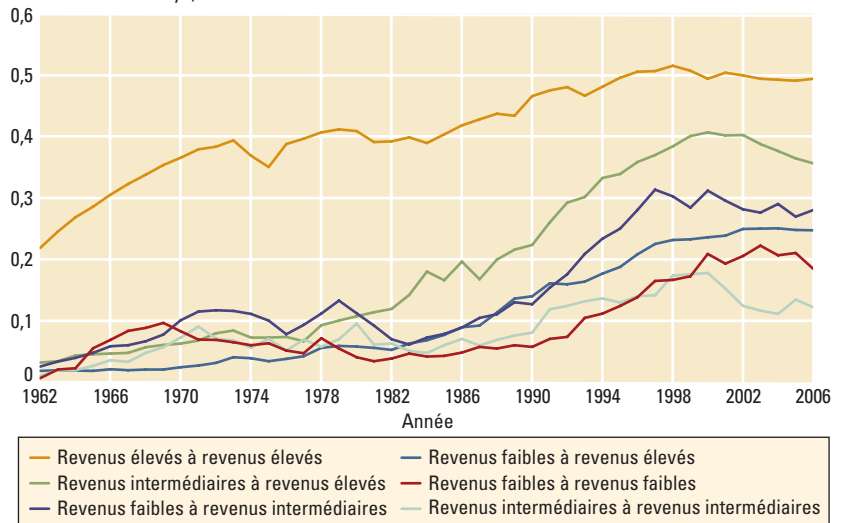
Le commerce international a augmenté sensiblement entre des pays (souvent proches) de l'hémisphère Nord dans les années 60 et 70, malgré le fait que ces mêmes pays possédaient essentiellement des atouts similaires en matière de ressources. Les échanges entre les pays riches et pauvres ont été éclipsés à l'origine par ces développements. Au début des années 80, les échanges intrabranches entre pays à revenus intermédiaires et revenus élevés se sont accrus, et plus tard entre d'autres catégories de pays (voir la figure 6.5). La différenciation de la demande — c'est-à-dire le penchant pour la variété — et les échanges intrabranches ne sont pas restés limités aux pays riches.

La poussée des échanges intrabranches a été accompagnée d'un fort accroissement des échanges de biens intermédiaires par rapport à ceux de biens de consommation finale. Les échanges intrabranches de biens intermédiaires demandent un secteur du transport particulièrement efficace. La capacité à coordonner et à contrôler les processus de production au moyen de systèmes informatiques en temps réel a été d'une importance capitale dans la désintégration verticale des processus de production dans les pays à revenus élevés et dans les délocalisations dans des pays à revenus intermédiaires.<sup>48</sup> Donc, les coûts de transport plus faibles, les changements dans les types de biens échangés et les coûts de communication plus faibles se renforcent les uns les autres.

On pourrait s'attendre à ce que les biens dont les rapports entre la valeur et le poids sont faibles soient principalement échangés sur de courtes distances. Mais les cycles de production des biens intrabranches à forte intensité de connaissance et de produits de consommation tels que les gadgets électroniques et les articles de mode sont devenus plus courts. Cette plus grande sensibilité au facteur « temps » permet d'expliquer pourquoi la dépendance de la distance dans les échanges augmente au lieu de baisser. Si des pays

**Figure 6.5 Les échanges intrabranches mondiaux ne sont plus confinés aux pays riches**

Indice de Grubel-Lloyd, 5 chiffres



Source : Brühlhart, 2008, pour ce Rapport.

Note : L'indice de Grubel-Lloyd est la fraction du total des échanges que représentent les échanges intrabranches.

veulent bénéficier des tendances actuelles de la mondialisation, la coordination des investissements dans les infrastructures et des politiques de transport sur un plan régional devient encore plus importante.<sup>49</sup>

Comment les rendements d'échelle croissants de la production, le penchant pour la variété des intrants intermédiaires et de consommation et les coûts de transport moindres poussent-ils à la concentration des activités économiques dans un espace géographique ? Premièrement, des produits différenciés et des rendements d'échelle croissants augmentent la productivité davantage dans les régions et les pays de dimension importante que dans d'autres de taille plus petite, même s'ils ont des ressources par tête identiques et un accès à la même technologie. L'aspect important de la dimension est en fait le volume de la demande globale ou de la masse économique, et non pas l'étendue du territoire. Lorsque ces forces d'agglomération sont considérées, Hong Kong (Chine) et Singapour sont considérés comme de « grands » pays.

Deuxièmement, plus la région est grande, plus sont nombreux les types de biens et les produits intermédiaires qui sont obtenus localement. Ainsi, en comparaison à des régions plus petites, moins de produits doivent être importés, ce qui représente une économie des coûts de transport. Les personnes avec des revenus nominaux égaux jouissent donc d'un revenu réel supérieur dans les régions de taille plus importante, et les entreprises réalisent des économies de coûts. Troisièmement, les revenus réels supérieurs poussent à l'arrivée de migrants, ce qui exerce une pression sur les salaires de l'endroit. Des salaires plus bas attirent plus d'entreprises, rendant le grand

### ENCADRÉ 6.4 *Le « intervento straordinario » de l'Italie : une réaction inattendue à la baisse des coûts de transport*

Les disparités régionales sont causées par la répartition inégale des infrastructures, et l'investissement dans les infrastructures dans les régions à la traîne réduit ces déséquilibres. C'est du moins ce que l'on suppose d'habitude. Mais les entreprises dont on voulait assurer la prospérité grâce au bénéfice de ces investissements se sont déplacées ailleurs, accompagnées d'une migration en masse des travailleurs. Un excellent exemple de ce phénomène est la politique régionale italienne menée dans le but de réduire les écarts entre le Nord et le Sud du pays. Le *Mezzogiorno* est devenu un terme générique pour une région qui a souffert des bonnes intentions de la politique régionale.<sup>a</sup>

Un *intervento straordinario* de courte durée a été géré par une agence spéciale, la *Cassa per il Mezzogiorno*, mise sur pied en 1950. Elle avait reçu l'appui de la Banque internationale pour la reconstruction et le développement (la BIRD — IBRD en anglais pour International Bank for Reconstruction and Development), à la tête de laquelle se trouvait M. Paul Rosenstein-Rodan, qui avait développé la théorie de « la grande poussée de développement économique » dans les années 40. L'impact de développement devait provenir d'investissements massifs dans les infrastructures, avec beaucoup d'emphasis placée sur la construction des routes et des chemins de fer. Assez rapidement, il est devenu évident qu'il ne serait pas possible de réussir dans le court terme, ce qui a mené à des réorientations répétées des directions stratégiques prises. Au milieu des années 50, la *Cassa* a changé de direction et a apporté son appui à l'investissement dans le secteur industriel, se concentrant sur les « noyaux » et les régions prioritaires.

Le résultat, c'est que pendant les années 50 environ 2 millions de travailleurs ont quitté les régions qui avaient été ciblées. À la fin des années 60, l'émigration est devenue perçue comme la principale contrainte au dévelop-

pement et les investissements dans les infrastructures ainsi que les subventions ont été concentrées dans les régions où l'émigration était en fait la plus forte.<sup>b</sup> À partir du début des années 80, lorsque le mandat d'origine de la *Cassa* est arrivé à expiration, le projet a été maintenu à travers 11 décrets ministériels successifs, parfois pendant des périodes aussi courtes qu'un trimestre. En 1986, « l'intervention extraordinaire » a bénéficié d'un refinancement jusqu'en 1993.

Les dépenses annuelles totales de la *Cassa* ont atteint un maximum en 1976 avec un montant de 3 750 milliards de lires (4,5 milliards de dollars) ; puis elles ont baissé jusqu'à 2 650 milliards de lires (2,1 milliards de dollars) en 1991, et elles se sont effondrées ensuite. L'incidence des fonds dépensés sur les indicateurs économiques du *Mezzogiorno* a été faible (voir le tableau de l'encadré).

Le taux de chômage a diminué jusqu'au début des années 70 suite à la migration de millions de travailleurs vers le nord de l'Italie et d'autres pays. Ensuite, il a plus que doublé jusqu'à la fin des années 80, démontrant la dépendance en forte croissance du Sud des transferts de fonds provenant du Nord.

Des scandales autour de la *Cassa per il Mezzogiorno* ont été rendus publics dans le cadre du *tangentopoli* (« pots-de-vin-ville ») au cours des efforts en faveur de l'avènement de *mani puliti* (mains propres) dans le corps judiciaire du pays. Ces scandales ont contribué à la dissolution du Parti chrétien démocrate et du Parti socialiste et à l'émergence de la Ligue du Nord, qui a demandé la séparation des parties Nord et Sud du pays afin de mettre fin au gaspillage dans le *Mezzogiorno*. Des interventions pour rendre le pays plus uniforme auraient pu accroître les divisions internes.

Le chapitre 8 (« L'unité, pas l'uniformité ») traite de la façon dont certains pays ont promu l'intégration nationale en utilisant un mélange calibré d'institutions spatialement non engagées, des infrastructures liées et des interventions ciblées dans l'espace.

Source : Équipe du Rapport sur le développement dans le monde 2009.

a. Boltho, Carlin & Scaramozzino, 1997 ; Sinn & Frank, 2001.

b. À ce moment, certains critiques de la politique du *Mezzogiorno* demandèrent que les fonds appuient la migration de départ (Lutz, 1962).

#### Le développement économique du *Mezzogiorno*

|  | 1951–60 | 1961–70 | 1971–80 | 1981–90 | 1990 |
|--|---------|---------|---------|---------|------|
| <b>The South's share of the national total (%)</b> |         |         |         |         |      |
| Population   | 37,2    | 36,0    | 35,1    | 36,1    | 36,6 |
| PIB par habitant                                   | 54,5    | 56,6    | 58,6    | 58,2    | 56,7 |
| Investissement fixe                                | 26,0    | 29,0    | 31,2    | 29,0    | 26,9 |
| <b>Chômage</b>                                     |         |         |         |         |      |
| Sud  | 9,1     | 6,4     | 9,6     | 16,3    | 19,7 |
| Centre-Nord  | 6,8     | 4,5     | 5,2     | 7,6     | 6,5  |

Source : Faini, Giannini & Galli, 1993.

marché existant encore plus grand et menant à un nouveau round de causalité circulaire de réimplantation d'entreprises, des revenus plus élevés en termes réels et un marché plus grand. Le chapitre 9 traite en détail de la façon dont les pays en développement peuvent aborder la tâche consistant à relever le défi de l'intégration régionale, en tirant des leçons de l'expérience acquise dans le domaine de la coopération institutionnelle, des infrastructures régionales et de la coordination des incitations à travers le monde.

#### *La baisse des coûts de transport mène à la concentration à l'intérieur des pays*

Il est souvent difficile pour les planificateurs et les responsables politiques de reconnaître les bénéfices de la productivité et des revenus de l'agglomération, grandement poussés par des baisses dans les coûts de transport. Mais ils arrivent

à expliquer la seconde implication contre-intuitive des coûts de transport en baisse. Il existe en effet une ferme croyance qu'une répartition égale des infrastructures de transport provoque une répartition géographique égale des activités économiques. La forte concentration est perçue comme un problème, et on s'attend alors que la redistribution spatiale de la masse économique assure la promotion du développement global. Des investissements massifs dans des infrastructures de transport ont constitué l'instrument de politique centrale visant à persuader les entreprises à se déplacer vers les régions à la traîne. Mais les résultats ont généralement été l'inverse — les régions-cibles ont accusé une perte de production et de travailleurs par rapport aux régions avancées (voir encadré 6.4).

Le partage des connaissances constitue une autre force qui façonne la géographie

### ENCADRÉ 6.5 *La mobilité alliée à la densité à Hong Kong (Chine)*

Au cours de la seconde moitié des années 70, Hong Kong (Chine) a connu une croissance d'environ 10 %, un afflux d'immigrants et une demande folle pour les voitures privées. Les immatriculations de voitures ont plus que doublé en une décennie. Il en a résulté des pertes de temps considérables pour les passagers et les transporteurs de fret ainsi que des coûts de santé à cause de la pollution de l'air. Le département des Transports de Hong Kong (Chine) a réagi en prenant des mesures draconiennes. En 1979, il a défini une politique des transports dans le but d'accroître la capacité du réseau routier, de développer et d'améliorer le système de transport public à grande capacité et de mieux gérer la capacité des routes.

Les pouvoirs publics ont triplé les redevances pour les permis annuels des voitures, ils ont doublé les droits de premier enregistrement (de 70 % à 90 % du prix d'importation du véhicule) et ils ont doublé les taxes sur l'essence. Le nombre de propriétaires de véhicules privés et publics a rapidement baissé. En 1985, par rapport au parc de véhicules automobiles dûment enregistrés, la proportion de voitures privées était tombée à 50 %, dont 10 % étaient des taxis.<sup>a</sup> Le système de transport public comprend un métro souterrain à grande capacité d'une longueur totale de 74 kilomètres, une voie ferrée de surface pour le transport de charges élevées de 34 kilomètres de long (reliant Kowloon à la Chine), un système de transport léger sur rails d'une longueur totale de 32 kilomètres dans le Nord-Ouest des Nouveaux territoires et des

trams du côté Nord de l'île de Hong Kong sur un réseau de 16 kilomètres. Cinq compagnies privées de transport par bus font fonctionner un service sous franchise avec une flotte de 6 000 bus. Ce service est complété par des mini-bus (appelés bus publics légers) avec des tarifs fixes détenant des droits exclusifs de fourniture de services de transport sur certains trajets. L'accès à ce sous-marché est strictement réglementé, avec un nombre maximum de mini-bus par quartier de la ville à desservir.<sup>b</sup> Passer d'un mode ou d'un sous-mode de transport à un autre ne conduit pas à de grosses pertes de temps.

En 1985, la politique de fixation de prix pour la circulation routière s'est révélée être un échec. L'une des raisons de cet échec a été l'ouverture de la « Island Route » du métro MTR (Mass Transit Railway) à grande capacité, qui a transporté le quart de l'ensemble des passagers des transports publics en 1988 ainsi que celle du « Island Eastern Corridor » un an plus tôt. Ces deux services ont contribué à réduire la congestion routière. Aujourd'hui, les redevances de circulation à Hong Kong (Chine) sont considérées comme un moyen non pas de réduire la congestion routière mais de freiner la pollution de l'air. Le pays est classé au cinquième rang dans l'indice des infrastructures dans le Rapport sur la compétitivité mondiale, avec un score de 6,24 sur 7, et il est premier du classement en efficacité des marchés des biens et en sophistication du marché financier.

L'expérience de Hong Kong (Chine) donne les leçons suivantes aux villes qui se développent

rapidement dans les monde en développement :

- Il y a une limite à la mobilité et à l'accessibilité par des voitures privées dans les méga-cités. Même sans facturer la congestion routière et le stationnement, de fortes dissuasions peuvent contenir la motorisation dans une phase de croissance de revenus extrêmement rapide et limiter la proportion de voitures privées dans le transport urbain.
- Les bus et surtout les mini-bus peuvent être réglementés de manière à éviter la congestion routière et des coûts de transport élevés. Même lorsqu'elles font l'objet de réglementations, presque toutes les formes de transport public peuvent fonctionner de manière profitable.
- En accompagnement de politiques destinées à contenir la motorisation, de nouveaux instruments de gestion du trafic peuvent utiliser les infrastructures existantes de manière plus efficace.

Pour les pays se trouvant à différents stades d'urbanisation, le chapitre 7 traite des institutions, des infrastructures et des incitations susceptibles de faciliter la concentration sans provoquer de congestion routière.

Source : Équipe du Rapport sur le développement dans le monde 2009.

a. Hau, 1990.

b. Cullinane, 2002.

économique des pays et des régions. Le savoir-faire technique peut être bénéfique à plus d'utilisateurs à un coût supplémentaire moindre ou nul. Il est ancré dans une main-d'œuvre qui possède de l'expérience, et le volume accumulé de connaissances conduit à l'innovation. Des marchés du travail locaux plus vastes accroissent les retombées de connaissances entre travailleurs et augmentent donc la productivité de façon non linéaire.<sup>50</sup> Dans les grandes villes, de tels bénéfices ne se matérialisent probablement pas entièrement parce que la congestion et la fragmentation freinent les échanges. Mais un système de transport urbain qui fonctionne correctement peut accroître l'efficacité du marché de l'emploi et répandre les bienfaits de la formation sur le tas (voir encadré 6.5).

Des baisses de coûts de transport renforcent les économies de localisation dans la production de connaissances et d'information — par exemple pour les services d'affaires, professionnels et techniques. On pourrait penser que les coûts de communication plus bas pourraient conduire à un secteur des services facilement déplaçable, et avec lequel il est aisé de négocier. Mais la plupart des industries à forte intensité de communication

restent fortement agglomérées.<sup>51</sup> Une des principales raisons de la persistance des économies d'agglomération dans la production de connaissances tient au fait que la vérification du niveau de qualité de l'information demande de l'entente et des relations de confiance. Les réseaux informels agissent comme des dispositifs de filtrage dans le développement de la confiance mutuelle parmi les membres d'un groupe de producteurs de connaissances.<sup>52</sup> Et les coûts de transport urbain faibles mènent à l'accroissement de la dimension de ces réseaux.

### Quoi faire : les politiques de transport dans le monde en développement

Quelle est la signification de ces événements et de ces idées pour les pays en développement ? Le coût des échanges a baissé à cause de coûts de transport et de communication plus bas, une qualité améliorée et des vitesses plus élevées. Mais tous les pays n'ont pas bénéficié de manière égale. Les coûts de transport ont fléchi d'avantage dans les cas où la demande pour les services de transport était plus forte. L'ampleur croissante de la production faisant l'objet d'échanges



a relevé la compétitivité et permis de recueillir des économies d'échelle dans le secteur du transport. Les coûts diminués des échanges et du transport qui en ont résulté constituent un encouragement pour les activités commerciales et permettent une plus grande spécialisation et des échanges plus importants. Certains pays comme la Chine et le Chili ont pénétré dans des marchés internationaux et ont bénéficié de coûts de transport moins élevés. Mais la plupart des autres pays ne l'ont pas fait. Dans la majeure partie de l'Afrique, cette causalité cumulative a pénalisé et non pas aidé, parce que les économies d'agglomération dans les voisinages divisés du continent restent faibles.

En encourageant les contacts dans les marchés locaux et en réduisant les distances entre les villes et celles à l'intérieur des régions ainsi que les divisions internationales, les politiques de transport dans les pays en développement peuvent faire démarrer ces cercles vertueux. L'amélioration de l'infrastructure physique est une partie indispensable des politiques de transport. A cet effet, les chapitres 7, 8 et 9 du présent rapport traitent du besoin d'infrastructures spatiales liées dans les cadres local, national et international. Mais d'autres aspects importants des politiques de transport et de communication sont souvent négligés.

La nouvelle géographie économique a fait ressortir l'incidence des coûts de transport sur la croissance économique. Par inadvertance cependant, elle a contribué à l'accent exagéré placé dans les politiques de transport sur les améliorations *physiques*. Et en utilisant des techniques qui pour l'essentiel ne tenaient aucun compte des mécanismes internes des transports — les biens à transporter étaient perçus comme un iceberg à remorquer d'un endroit à un autre, et les coûts de transport comme la partie de l'iceberg qui fond — leurs aspects les plus décisifs par rapport à ces politiques n'ont aussi pas fait l'objet de considération. Les caractéristiques fondamentales qui méritent l'attention des décideurs politiques sont les économies d'échelle du secteur des transports qui ont tendance à favoriser l'émergence d'attitudes monopolistiques ainsi que la causalité circulaire entre des coûts de transport moindres et un accroissement des échanges et du trafic. Un autre aspect qui n'a pas reçu suffisamment d'attention est le coût public du transport et des communications, notamment en termes de congestion routière, de pollution et de risques relatifs à la sécurité.

Les deux priorités de cette politique qui ont été négligées sont, premièrement, la réduction des conséquences négatives de la structure des marchés dans le secteur des transports, et deuxièmement, l'amélioration de la facilitation

des échanges et de la coordination régionale. Toutes deux stimulent les forces d'agglomération et peuvent parfois amener des bénéfices plus importants que les seuls investissements dans les infrastructures physiques. Une troisième priorité de cette politique consiste à résoudre le problème des externalités négatives dans les transports.

### *Réglementer le transport pour recueillir les bénéfices des économies d'échelle*

Les marchés des services de transport sont rarement parfaitement concurrentiels, et ils comportent des écarts majeurs entre les différents modes. La concurrence dans le secteur du transport routier s'est accrue à la suite de la déréglementation,<sup>53</sup> mais une tendance à la concentration de la propriété se manifeste dans beaucoup de pays. Dans les chemins de fer et l'aviation, les marchés restent dominés par des entreprises d'État.<sup>54</sup> Dans les secteurs du transport aérien et maritime, la segmentation des marchés permet aux fournisseurs de services de discriminer entre différents biens.<sup>55</sup> Ces constatations font présupposer l'existence d'avantages dépendant de la taille des entreprises individuelles dans les opérations de transport.

Les prestataires de services de transport consolident leur pouvoir en devenant propriétaires d'infrastructures. En 1980, les 20 % de transporteurs les plus importants au monde contrôlaient seulement 26 % des capacités totales des aires portuaires d'entreposage. En 1992, leur contrôle s'était étendu à 42 % de ces capacités et en 2003 il était à 58 %. Il pourrait bien être encore plus élevé aujourd'hui.

Les services d'infrastructures ne sont pas offerts en vente dans des marchés de compétition parce que le caractère indivisible des facilités d'infrastructure empêche la concurrence de s'exercer de façon naturelle. Dans les premiers stades de développement, la demande pour des ports, des routes et de l'équipement de télécommunication n'épuise pas les capacités minima, et les coûts fixes sont donc prohibitifs. Au fur et à mesure que le trafic augmente, la productivité s'accroît aussi. Un équilibre peut être finalement atteint à travers l'augmentation des pertes de temps causées par les congestions — lorsque les déséconomies d'échelle s'installent. Les développements récents ont rendu les avantages des grands ports et aéroports encore plus prononcés — et le progrès technologique dans le domaine maritime a renforcé les avantages des grands ports en termes de coûts (voir encadré 6.3). Jauger la dimension exacte de ces effets d'échelle serait une tâche de très grande ampleur, mais des études ont confirmé l'existence d'économies d'échelle et mis en évidence le caractère indivisible des infrastructures de transport.<sup>56</sup>

Tableau 6.1 Prix, coûts et marges bénéficiaires sont tous très élevés dans les corridors de transport en Afrique

| Corridors (pays)  | Route (point de départ - destination) | Prix <sup>a</sup><br>(Dollars par km) | Coûts variables<br>(Dollars par km) | Coûts fixes<br>(Dollars par km) | Marges bénéficiaires <sup>b</sup><br>(%) |
|---|---------------------------------------|---------------------------------------|-------------------------------------|---------------------------------|--|
| <b>Afrique de l'Ouest</b><br>(Burkina Faso, Mali et Ghana)                | Tema/Accra- Ouagadougou               | 3,53<br>(2,01)                        | 1,54<br>(0,59)                      | 0,66<br>(0,64)                  | 80                                       |
|   | Tema/Accra- Bamako                    | 3,93<br>(1,53)                        | 1,67<br>(0,23)                      | 0,62<br>(0,36)                  | 80                                       |
| <b>Afrique centrale</b><br>(Cameroun, République centrafricaine et Tchad) | Douala- N'Djaména                     | 3,19<br>(1,10)                        | 1,31<br>(0,32)                      | 0,57<br>(0,30)                  | 73                                       |
|   | Douala- Bangui                        | 3,78<br>(1,30)                        | 1,21<br>(0,35)                      | 1,08<br>(0,81)                  | 83                                       |
|   | Ngaoundéré- N'Djaména                 | 5,37<br>(1,44)                        | 1,83<br>(0,25)                      | 0,73<br>(0,44)                  | 118                                      |
|   | Ngaoundéré- Moundou                   | 9,71<br>(2,58)                        | 2,49<br>(0,64)                      | 1,55<br>(0,43)                  | 163                                      |
| <b>Afrique de l'Est</b><br>(Kenya et Ouganda)                             | Mombasa - Kampala                     | 2,22<br>(1,08)                        | 0,98<br>(0,47)                      | 0,35<br>(0,14)                  | 86                                       |
|   | Mombasa - Nairobi                     | 2,26<br>(1,36)                        | 0,83<br>(0,17)                      | 0,53<br>(0,19)                  | 66                                       |
| <b>Afrique australe</b><br>(Afrique du Sud, Zambie et Tanzanie)           | Lusaka-Johannesburg                   | 2,32<br>(1,59)                        | 1,54<br>(0,41)                      | 0,34<br>(0,40)                  | 18                                       |
|   | Lusaka- Dar-es-Salaam                 | 2,55<br>(0,08)                        | 1,34<br>(0,52)                      | 0,44<br>(0,51)                  | 62                                       |

Source : Banque mondiale 2008.

a. Certains prix indicatifs sont établis par des ministères des transports en Afrique mais ne sont pas utilisés. Les prix fixés par des bureaux d'allocation de fret en Afrique centrale sont probablement mieux respectés.

b. Les données doivent être interprétées avec prudence vu que certaines compagnies omettent de faire apparaître certains coûts ou, au contraire, doublent certains autres coûts.

Une deuxième raison de cette concurrence limitée provient d'« économies de réseaux ». Lorsqu'on rajoute un nouveau tronçon à un réseau routier ou ferré, on n'est pas seulement en train de donner les moyens de tirer des bénéfices d'une connection entre deux endroits, mais aussi d'augmenter la valeur de toutes les autres connections qui y sont liées par le biais d'un relèvement de la connectivité globale. Ces effets peuvent être significatifs. Une estimation du lien entre l'infrastructure et la productivité dans le cas de l'Inde a démontré que l'externalité de l'infrastructure des transports est assez importante. En offrant un taux de rendement de 5 % sur les investissements dans des infrastructures routières en sus des remboursements directs, les bénéfices provenant du réseau ont représenté près du quart de l'augmentation totale de la productivité des infrastructures.<sup>57</sup>

L'absence de réglementation effective limite la concurrence dans le secteur du transport et peut faire diminuer la cadence de construction de nouvelles infrastructures. Elle peut aussi être la cause de sous-investissements dans l'entretien des infrastructures existantes. Un certain nombre d'études ont confirmé la tendance à fournir moins d'infrastructures de transport et de télécommunications dans les pays en développement.<sup>58</sup> Le sous-investissement dans les infrastructures de maintenance peut être encore plus prononcé. Les dépenses effectives pour la maintenance du réseau routier en Afrique, par exemple, semblent avoir été systématiquement

Carte 6.2 Traverser des frontières ou franchir des murs ?

Points de contrôle sur les corridors de transport prioritaires



Source : Projet de gouvernance améliorée du transport routier, USAID West African Trade Hub 2007.

### ENCADRÉ 6.6 Les voisinages sont importants, mais les politiques d'échanges et de transport le sont aussi

Etre situé à proximité d'endroits prospères peut être une bénédiction, mais une malédiction pour les endroits défavorisés. La carte de l'encadré illustre l'avantage de se trouver dans de bons quartiers. Elle montre le potentiel des marchés étrangers à travers le monde, en utilisant un indice qui combine la proximité géographique (la distance) et les mesures visant à réduire les obstacles aux échanges (les divisions).

Mais une situation favorable n'est pas suffisante. Même à l'intérieur des voisinages

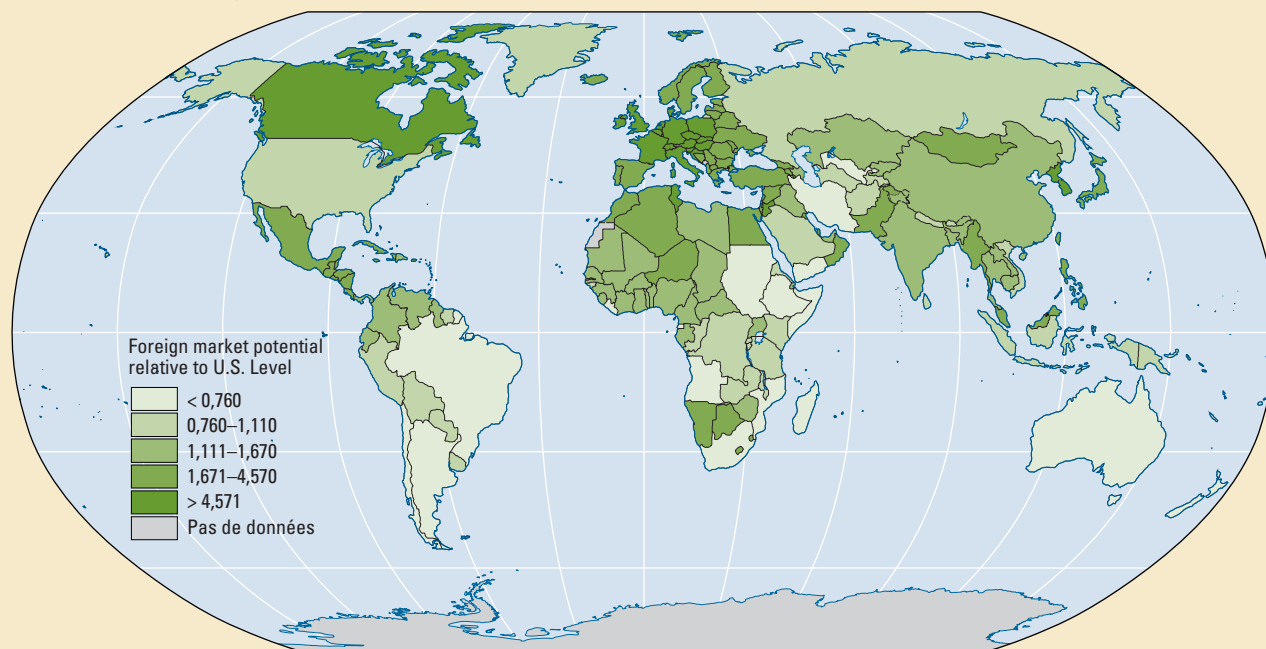
géographiquement favorables de l'Amérique centrale, de l'Afrique du Nord et de l'Asie du Sud-est, le Mexique, la Tunisie et la Malaisie bénéficient d'un accès très élevé aux marchés. Leurs classements dans les indicateurs de *Doing Business* de la Banque mondiale — particulièrement ceux relatifs aux échanges transfrontaliers — sont parmi les plus élevés dans leurs ensembles régionaux respectifs. Sans surprise, leur croissance récente a été impressionnante et leurs standards de vie ont été améliorés.

Mais l'Algérie et l'Indonésie ont la même situation que la Tunisie et la Malaisie, et ces pays ne réussissent pas autant avec leurs politiques d'affaires et d'échanges. Leurs indicateurs d'accès aux marchés sont en conséquence plus faibles que ceux de leurs voisins. Le Sri Lanka et le Ghana ne sont pas performants non plus en matière d'accès aux marchés ; ils appliquent des politiques adéquates pour les affaires et les échanges, mais ne sont pas favorisés par leur situation géographique.

Sources : Mayer, 2008 ; Banque mondiale, 2007.

#### Se trouver à proximité d'endroits prospères est important mais ne suffit pas

Potentiel de marché étranger, 2003



Sources : Mayer, 2008, pour ce Rapport.

Note : Pour calculer le potentiel de marché étranger, on attribue à chaque pays un score en fonction de la taille des marchés avec lesquels il peut effectuer des échanges. Ce score est calculé en pondérant le PIB des autres pays par l'inverse d'une mesure combinant la distance physique, les coûts de transport et les barrières au commerce afin d'indiquer la difficulté d'accéder à ces marchés. La mesure, qui est exprimée par rapport au potentiel de marché étranger des États-Unis, combine essentiellement les deux dimensions spatiales que sont la distance et la division en une composite de l'accès potentiel au marché qui n'inclut pas l'effet de marché intérieur (densité). Cette carte est un complément à la carte 9.2, qui illustre l'accès réel au marché.

en deçà des montants prévus.<sup>59</sup> Il a été estimé que 45 milliards de dollars en valeur de matériel roulant ont été perdus au cours des années 70 et 80, ce qui aurait pu être évité en dépensant 12 milliards de dollars en maintenance routière préventive. Des chaussées mal entretenues accroissent les coûts du transport en augmentant les coûts de maintenance des véhicules et en réduisant leur vitesse. Les coûts directs des routes mal entretenues sont donc plus élevés que les pertes de valeur des actifs routiers en termes de coûts, tels que rapportés par les organismes d'administration des routes. En sus de cela, les coûts de transport plus élevés ralentissent la transformation spatiale et réduisent les gains provenant de la spécialisation.

Le caractère monopolistique du secteur encourage aussi la corruption. Dans les petits marchés, les utilisateurs n'ont souvent pas de substitution possible aux services des grands ports et aéroports. Plus ces coûts de substitution sont élevés, plus les possibilités de marges importantes et de pots-de-vin sont grandes, selon que les infrastructures appartiennent à l'État ou au privé. Il est difficile d'estimer dans quelle proportion la recherche de rentes augmente les coûts de transport. Mais une étude récente de la Banque mondiale qui a passé en revue les principaux corridors routiers de l'ensemble des régions de l'Afrique subsaharienne montre qu'il existe de grands écarts entre les prix pour les services de transport et leurs coûts. L'excédent est réparti

entre pots-de-vin, loyers réglementaires et bénéfices des compagnies de transport.

Les infrastructures de transport et les fournisseurs de services ne sont pas les seuls à recevoir des pots-de-vin et à bénéficier de profits au-dessus de la normale. L'Initiative pour la gestion améliorée du transport routier en Afrique de l'Ouest surveille les pratiques qui pénalisent les échanges sur les autoroutes inter-États entre le Burkina Faso, le Ghana, le Mali et le Togo. La carte 6.2 montre ce qui s'est produit entre les mois d'octobre et de décembre 2007. Même au Mali, il fallait traverser pas moins de 20 points de contrôle sur environ 400 kilomètres, provoquant des coûts en termes de temps et d'argent. Les coûts internes et ceux relatifs aux distances sont aggravés par des coûts imposés par la division des frontières internationales.

### *Efforts nationaux et coordination régionale pour faciliter les échanges*

La facilitation des échanges est devenue l'instrument de politique le plus important dont on a besoin pour bénéficier du commerce international — améliorer l'efficacité des ports, harmoniser les normes, réduire les lourdeurs bureaucratiques dans le passage des frontières et coordonner les normes réglementaires internes (voir encadré 6.6). Depuis août 2004, la facilitation des échanges est devenue un thème central des négociations du Cycle de Doha à

l'Organisation mondiale du commerce. Des études récentes de la Banque mondiale ont permis d'identifier plusieurs mesures de facilitation des échanges comme principaux points de départ de réformes de la politique des transports :

- *L'efficacité portuaire* — un niveau moyen d'efficacité des facilités des ports, des voies d'eau intérieures et du transport aérien, basé sur des données du Rapport sur la compétitivité dans le monde
- *Les régimes douaniers* — les obstacles cachés à l'importation de marchandises, autres que les tarifs et les contingentements dûment publiés ainsi que les paiements irréguliers à côté et les pots-de-vin associés aux permis d'importation et d'exportation
- *Les infrastructures utilisant les technologies de l'information (TI)* — une mesure de la rapidité et du coût d'accès à l'Internet ainsi que de la contribution de l'Internet à la réduction des coûts d'inventaires

Ainsi que l'indique une étude, le relèvement de la capacité de facilitation des échanges jusqu'au niveau de 50 % de la moyenne mondiale dans 75 pays pourrait générer un accroissement de 377 milliards de dollars dans le commerce mondial.<sup>60</sup> Les nouveaux pays qui adhèrent à l'UE vont bénéficier des normes de facilitation des échanges de l'UE 15.<sup>61</sup> A milieu des années 2000,

**Tableau 6.2 Les coûts des délais internationaux pour le passage des frontières sont les plus élevés en Asie centrale, en Afrique centrale, en Afrique de l'Est et en Afrique australe**

| Pays                    | Documents à l'exportation | Nombre de jours | Pays                            | Documents à l'importation | Nombre de jours |
|-------------------------|---------------------------|-----------------|---------------------------------|---------------------------|-----------------|
| Irak                    | 10                        | 102             | Ouzbékistan                     | 11                        | 104             |
| Kazakhstan              | 12                        | 89              | Tchad                           | 9                         | 102             |
| Tadjikistan             | 10                        | 82              | Irak                            | 10                        | 101             |
| Ouzbékistan             | 7                         | 80              | Tadjikistan                     | 11                        | 83              |
| Tchad                   | 6                         | 78              | Kazakhstan                      | 14                        | 76              |
| Afghanistan             | 12                        | 67              | Rép. kirghize                   | 13                        | 75              |
| Angola                  | 12                        | 64              | Afghanistan                     | 11                        | 71              |
| Rép. kirghize           | 13                        | 64              | Burundi                         | 10                        | 71              |
| Érythrée                | 9                         | 59              | Érythrée                        | 13                        | 69              |
| Niger                   | 8                         | 59              | Rwanda                          | 9                         | 69              |
| Mongolie                | 10                        | 58              | Niger                           | 10                        | 68              |
| Rép. centrafricaine     | 8                         | 57              | Zimbabwe                        | 13                        | 67              |
| Azerbaïdjan             | 9                         | 56              | Rép. centrafricaine             | 18                        | 66              |
| Zambie                  | 8                         | 53              | Congo, Rép. démocratique du     | 9                         | 66              |
| Haïti                   | 8                         | 52              | Venezuela, Rép. bolivarienne du | 9                         | 65              |
| Zimbabwe                | 9                         | 52              | Mali                            | 11                        | 65              |
| Rép. du Congo           | 11                        | 50              | Zambie                          | 11                        | 64              |
| Rép. dém. populaire lao | 9                         | 50              | Congo, Rép. du                  | 12                        | 62              |
| Burundi                 | 9                         | 47              | Mongolie                        | 10                        | 59              |
| Rwanda                  | 9                         | 47              | Angola                          | 9                         | 58              |
| Rép. dém. du Congo      | 8                         | 46              | Azerbaïdjan                     | 14                        | 56              |

Sources : Banque mondiale, 2007.

trois pays — la Bulgarie, la Roumanie et la Turquie — ont atteint 58 % du niveau d'efficacité des frontières de l'UE 15 ; et dans ce processus les facteurs internes ont été d'une importance décisive. Les pays adhérents s'attendent à des gains importants sur le plan commercial. Les gains les plus importants proviendront du relèvement de l'efficacité des ports (pour 49 milliards de dollars) et des infrastructures de TI (pour 64 milliards de dollars) à 50 % du niveau moyen de l'UE 15. De ces gains, 70 % seront issus du développement des exportations, 40 % de l'amélioration des infrastructures des TI et encore 30 % du relèvement de la productivité des ports.

Les améliorations de l'efficacité des ports demandent des investissements tant d'ordre institutionnel que d'infrastructure. Le transport maritime représente 90 % du volume du commerce mondial.<sup>62</sup> L'accès à un port bien géré ne pourra probablement pas garantir des agglomérations émanant d'activités tournées vers l'exportation, mais ces agglomérations ne se présenteront pas sans lui. La participation du privé sera possible là où les volumes d'échanges sont suffisamment élevés, mais l'appui des pouvoirs publics sera nécessaire ailleurs. Cette considération s'applique aussi aux infrastructures d'autres plaques tournantes comme les aéroports, qui deviennent de plus en plus importants pour le commerce des marchandises légères à valeur élevée et pour le soutien aux services tournés vers l'exportation qui se développent rapidement et nécessitent des déplacements par avion efficaces. En 2007, le trafic de passagers à l'aéroport de Bangalore a fait un bond de 35 %.

Avec la baisse des taux nominaux du transport de fret au niveau international, les coûts des délais dans le transport international sont devenus plus importants par rapport aux coûts financiers directs.<sup>63</sup> Le transport international subit les coûts des délais supplémentaires résultant des procédures de passage des frontières. Ces coûts de temps ne dépendent pas uniquement des dispositions douanières et fiscales qui régissent ces passages mais aussi d'un ensemble d'éléments internes concernant la réglementation et la fourniture de services.<sup>64</sup>

Les coûts en termes de délais se montent à 46 jours en République démocratique du Congo à 104 jours en Ouzbékistan, contre la moyenne de 9,8 jours établie par l'Organisation pour la coopération et le développement économique (OCDE) (voir le tableau 6.2). La plupart des passages de frontières les plus lents se produisent en Afrique subsaharienne et dans les pays de l'Asie centrale, dont beaucoup sont enclavés. N'ayant qu'un contrôle limité sur d'autres aspects des coûts des échanges comme le transport par voie de terre jusqu'au port le plus proche, les pays

enclavés pourraient se montrer plus agressifs dans l'application des parties des politiques de facilitation des échanges qu'ils contrôlent et peuvent améliorer. En cela, ils pourraient bénéficier d'une perspective régionale plus explicite. Diverses règles afférentes au transit sont reconnues en droit international et dans des déclarations comme le « Programme d'action d'Almaty ». <sup>65</sup> La facilitation des trajets dans les corridors et les initiatives de surveillance, comme celles envisagées dans le cadre du Programme de transport pour Afrique subsaharienne, pourraient réduire les risques d'échec de la coordination, mais leur application a été timide. <sup>66</sup>

Même pour des pays assez petits jouissant d'un accès direct à la mer, les approches régionales peuvent être bénéfiques. Étant donné que l'augmentation des échanges produit des économies d'échelle dans le transport, les infrastructures des plaques tournantes sont très bénéfiques si elles sont utilisées par autant de participants au marché que possible. Peu de pays en Afrique de l'Ouest et de l'Est, si ce n'est aucun, peuvent faire fonctionner seuls un complexe portuaire pour conteneurs en eau profonde de dimension moyenne. Mais un port desservant un ensemble régional important pourrait probablement mieux soutenir l'agglomération, si les coûts et l'accès sont partagés entre les pays côtiers et leurs voisins enclavés. Un tel partage n'est toutefois pas facile, à cause des partis pris internes dans les politiques nationales relatives aux infrastructures.

### *Aborder les externalités négatives du transport*

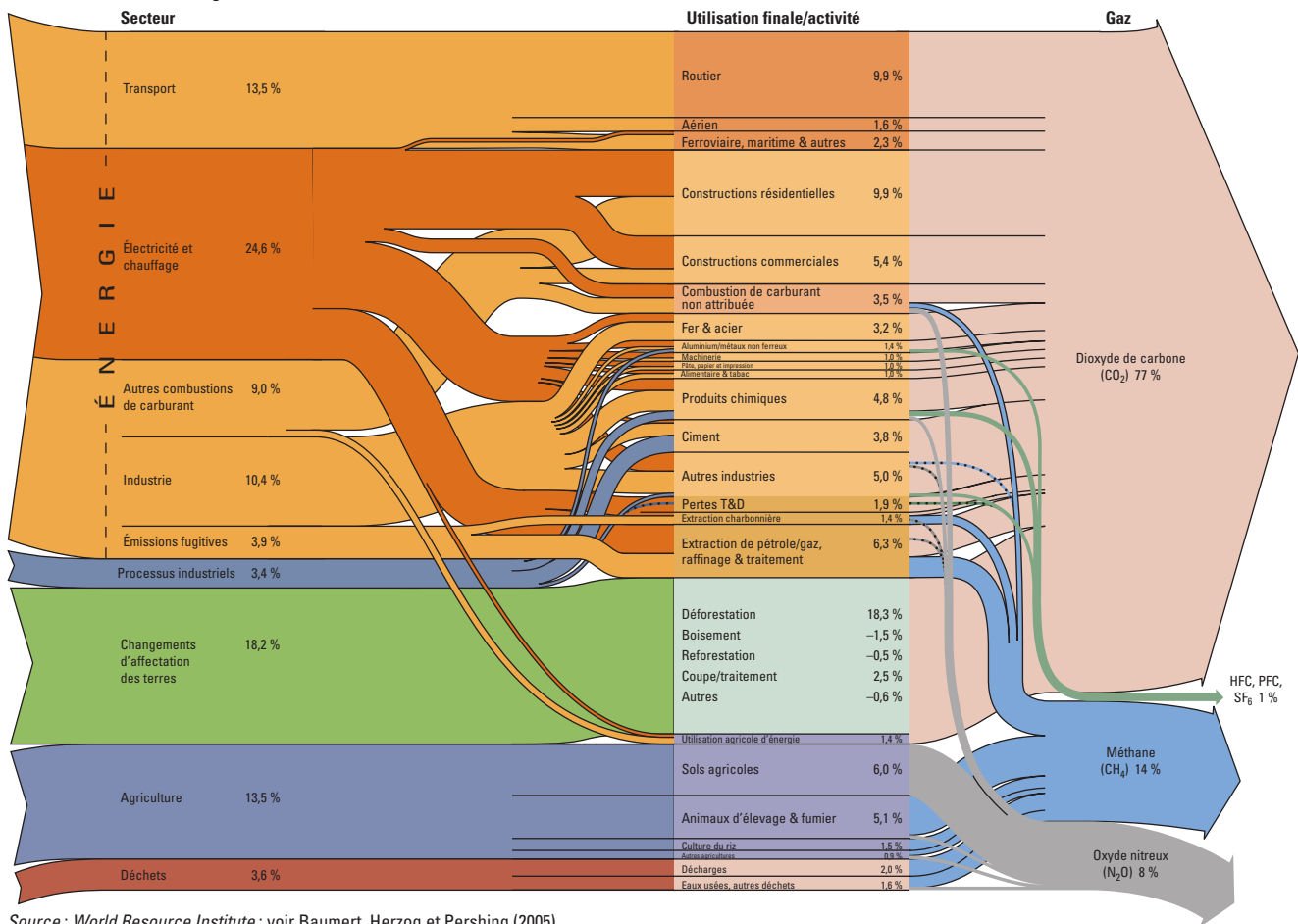
Lorsqu'il est efficace, le transport procure des bénéfices externes qui vont au-delà de simples économies de temps ou de baisses de frais de maintenance ; ces bénéfices ne sont souvent pas appréciés à leur juste valeur. En fait, le transport comporte aussi des coûts externes qui ne sont pas internalisés d'habitude par les transporteurs et les commerçants. <sup>67</sup> Les congestions et les émissions de gaz à effet de serre affectent autant les pays développés que ceux en développement, mais les coûts directs de la pollution de l'air pour la santé et des niveaux de sécurité faibles sont généralement plus importants dans les pays en développement.

*La congestion.* La lourdeur des infrastructures de transport laisse supposer qu'il n'y a pas de réaction aisée et immédiate de l'offre lorsque la demande s'accroît. Avec de la surcapacité, les coûts supplémentaires peuvent être répartis parmi un nombre plus élevé d'utilisateurs. Mais lorsque la capacité est insuffisante, les congestions provoquent des pertes de temps et de qualité des services, ce qui est le cas dans beaucoup de pays en développement dont les



**Figure 6.6 Le transport est responsable d'environ un septième des émissions de CO<sub>2</sub>**

Sources d'émissions de gaz à effet de serre, 2005



Source : World Resource Institute ; voir Baumert, Herzog et Pershing (2005).

activités s'accroissent rapidement. L'estimation du coût des congestions n'est pas simple, car elles se produisent surtout à certains moments de la journée et elles sont causées par des goulots d'étranglement spécifiques dans le réseau. Une étude de la congestion à Washington DC évalue ces coûts à 0,40 dollar le kilomètre.<sup>68</sup>

**Les émissions.** Avec les inquiétudes croissantes à propos du changement climatique, le secteur des transports — un consommateur évident de combustible fossile — a fait l'objet d'examen accrus. La plus grande part de ces émissions est générée dans les pays industriels. Mais avec la motorisation croissante dans beaucoup de pays en développement, la flotte mondiale de véhicules augmentera rapidement, et les émissions aussi. La plupart des estimations d'émissions de gaz à effet de serre causées par les transports sont proches de 13,5 % des émissions totales (voir la figure 6.6). Une étude d'estimation intégrée évalue les coûts globaux attendus (pondérés par la population) d'un réchauffement de 2,5° C en 2100 à 2 % du PIB mondial.<sup>69</sup> La moitié de ce

réchauffement sera causée par un changement climatique abrupt ou même catastrophique qui amènera une possible propagation des maladies tropicales, particulièrement en Afrique. D'autres coûts seront encourus dans le secteur agricole (moins de 10 %) et par la montée du niveau de la mer (6 %).

Que signifierait l'internalisation de ces coûts pour les coûts globaux du transport ? Les estimations varient. Une méta-analyse combinant des estimations faites précédemment semble indiquer une limite supérieure qui est actuellement de 50 dollars par tonne de carbone.<sup>70</sup> Le Rapport 2007 du *Stern Review* évalue l'ensemble des dégâts du réchauffement futur à 5 % à 20 % du PIB mondial à perpétuité et il déduit que son coût social actuel équivaut à 311 dollars par tonne de carbone. Avec un litre d'essence contenant 0,00064 tonne de carbone, des dégâts de 50 dollars par tonne de carbone équivaudraient à 0,03 dollar par litre d'essence et des dégâts de 300 dollars par tonne de carbone à 0,19 dollar par litre. L'internalisation des coûts

### ENCADRÉ 6.7 Pour déboucher les artères de l'Amérique latine : les coûts de transport ont dorénavant plus d'importance que les tarifs

Au cours des deux dernières décennies, le programme de politique commerciale de l'Amérique latine a été dominé par les traditionnelles questions d'accès aux marchés et d'obstacles réglementaires. Il a été payant. Les tarifs ont baissé sensiblement. Ceux afférents à la clause de la nation la plus favorisée sont passés d'un niveau de plus de 40 % à près de 10 % en 2000. Pourtant, les discussions sur les accords commerciaux continuent à prédominer sur les autres questions de politique commerciale dans cet ensemble régional.

Mais les coûts de transport sont devenus plus importants que les tarifs douaniers. Des moyennes simples de frets *ad valorem* à l'importation vont de 6,5 % en Argentine à 12 % en Colombie pour le fret intra-régional et de 7,5 % en Uruguay à 25 % dans le Paraguay enclavé. Les coûts de fret en Amérique latine et dans les Caraïbes pour les exportations vers les États-Unis — à l'exception de la Bolivie, du Mexique et de la République bolivarienne du Venezuela — sont plus élevés que les niveaux du fret intra-régional.

L'efficacité et la concurrence faibles dans le secteur du transport maritime semblent être les coupables (voir figure de l'encadré). En moyenne, les coûts de transport en Amérique latine baisseraient de 20 % si les pays de cet ensemble régional possédaient les niveaux d'efficacité portuaire des États-Unis.

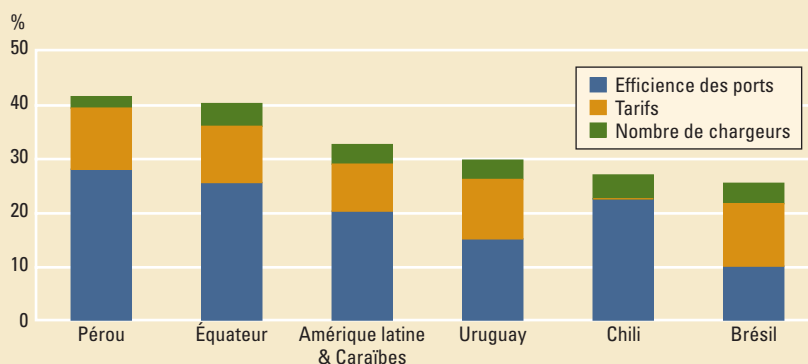
Une réduction des coûts de transport apporterait des bénéfices substantiels. Une baisse de 10 % du coût des échanges augmenterait les importations de l'ensemble régional de 50 % et les exportations intra-régionales de plus de 60 %. Ainsi, les bénéfices des politiques de transport améliorées semblent être beaucoup plus importants que ceux des tarifs moindres. En comparaison, les bénéfices d'une baisse dans le coût du transport pour les exportations

intra-régionales sont près de cinq fois plus importants que ceux d'une réduction des tarifs de la même ampleur et ils aboutissent à un accroissement du nombre de produits exportés vers l'ensemble régional neuf fois plus important que celui qu'apporte une réduction similaire des tarifs.

Source : Banque interaméricaine de développement, à paraître.

#### Aujourd'hui, les coûts de transport sont plus importants pour le commerce

Pourcentages des changements dans les coûts de transports en alignant l'efficacité des ports, les taux tarifaires et les nombres de chargeurs sur les niveaux des États-Unis (année de référence : 2005)



Source : Banque interaméricaine de développement, à paraître.

du transport en dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>) les feraient donc s'accroître dans les limites des variations des prix historiques de l'essence. Des efforts visant à augmenter l'efficacité des combustibles sont en cours depuis trois décennies, assistés en cela autant par des taxes sur les carburants et des règlements en matière d'efficacité des moteurs que par l'augmentation du prix des produits pétroliers.

**La pollution.** Les véhicules à essence émettent du monoxyde de carbone (CO), des oxydes de nitrogène (NOx) et des hydrocarbures (HC). Le CO diminue l'oxygène dans le circuit sanguin, ce qui provoque des difficultés respiratoires et des problèmes cardiovasculaires. Les HC et les NOx se combinent pour former de l'ozone, qui rend la respiration difficile et réduit la visibilité. Les NOx et les HC réagissent aussi entre eux pour former de fines particules de matière (PM 2.5), suffisamment petites pour pénétrer le tissu pulmonaire et accroître les risques de mortalité. Les émissions de tous les polluants atmosphériques locaux ont diminué dans les pays développés, mais ils restent élevés ailleurs. Les maladies liées à la pollution atmosphérique contribuent au décès prématuré de plus d'un demi-million de personnes chaque année, imposant un coût allant jusqu'à 2 % du PIB dans beaucoup de pays

en développement. Les transports pourraient bien être responsables d'environ 25 % de ces effets, avec pour cause principale l'utilisation des véhicules privés et commerciaux.<sup>71</sup>

**Les accidents.** Tout comme pour la pollution locale de l'air, les pays développés avec un taux de motorisation élevé mais stable ont réduit le nombre de victimes et de blessés des accidents de la route. Mais dans les pays en développement et les pays en transition, ces taux sont en augmentation. Le taux d'accidents fatals dans la Fédération de Russie, par exemple, est cinq fois plus élevé qu'aux Pays-Bas. Environ 1,2 millions de personnes meurent tous les ans dans des accidents de la route, dont 90 % se produisent dans des pays à faibles revenus ou à revenus intermédiaires. Les projections de la Banque mondiale laissent à penser que ce taux augmentera de plus de 80 % entre 2000 et 2020 dans ces pays, mais qu'il baissera dans le même temps de 30 % dans les pays à revenus élevés. Pour chaque décès, il y a plusieurs cas de blessures et d'invalidité. Les projections des pertes de santé résultant d'accidents de la circulation exprimées en proportion des pertes de santé totales sont les plus élevées au Moyen-Orient et en Afrique du Nord (5 %) — une augmentation à un niveau de 8 % est attendue — suivies de l'Amérique latine et Caraïbes et de l'Asie de l'Est

et Pacifique (3 %), puis de l'Afrique, l'Europe de l'Est et Asie centrale, et de l'Asie du Sud (2 %).

Les risques d'accidents fatals sont le plus élevés là où les taux de motorisation augmentent rapidement, à cause des longs retards dans l'application de mesures de sécurité routière. Le secteur des transports peut donc imposer un coût au développement. Jusqu'à quel point le coût des accidents est « externe » dépend du degré de couverture des coûts externes par les marchés d'assurances, mais aussi longtemps que ces marchés ne fonctionneront pas convenablement, les mesures de sécurité routière pourront protéger les piétons, les cyclistes et d'autres conducteurs des imprudents.

### Les transports : un secteur d'importance croissante

Pour la plupart des modes de transport, les coûts ont diminué dans de nombreux marchés. Mais quand même, ces coûts représentent une part de plus en plus grande des coûts totaux des échanges, à cause de baisses de tarifs plus fortes dans des ensembles régionaux comme l'Amérique latine et les Caraïbes (voir encadré 6.7). Et avec l'augmentation du coût des produits pétroliers, la part des transports augmentera encore plus. Que faut-il pour qu'ils continuent d'apporter leur contribution au processus de développement ?

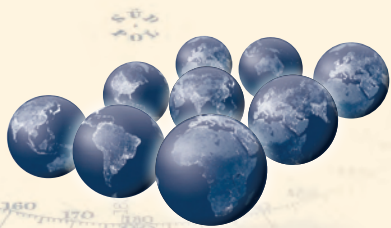
Les pays pauvres deviennent de gros producteurs avant de devenir de gros consommateurs. La génération de revenus à travers l'importation de biens intermédiaires et de matières premières et l'exportation de produits transformés deviendra importante. La réimplantation des processus de production intermédiaire dans des pays à revenus intermédiaires et faibles démontre les énormes bénéfices potentiels qui peuvent être obtenus de l'intégration dans les marchés mondiaux même par ces pays, limités principalement par des coûts de transport et de communications. Mais arriver à un tel résultat soulève des questions d'ordre institutionnel difficiles à résoudre. La fourniture de l'accès à des marchés étrangers présuppose qu'une partie des bénéfices des telles politiques de transport reviendront à des pays étrangers. La coordination des politiques du transport international requiert donc une confiance croissante dans l'appui réciproque envers le transport international.

Les rétributions d'échelle de plus en plus fortes dans les transports apportent deux problèmes de coordination supplémentaires. L'ampleur des investissements requis dans des ports et des aéroports pour les rendre très compétitifs exige la mise en place de systèmes de transport « hub-and-spoke » (comportant donc un ou des points de connexion centrale) dont les facilités sont partagées par des pays voisins. A cause du

fait que la possession de facilités d'infrastructure importantes procure un pouvoir dans le marché, le partage de facilités demande l'établissement d'accords crédibles. Les rendements croissants des opérations de transport — avec des services maritimes fournis par un petit nombre de sociétés et ceux de logistique regroupés dans moins de mains — pourraient bien demander des dispositions réglementaires précises permettant d'atteindre le maximum de réduction des coûts de transport. La dépendance réciproque d'une politique de transport et de concurrence présuppose un effort global, comme celui initié par certaines organisations multilatérales.

Les coûts de transport et de communications garderont leur influence majeure sur la rapidité et l'efficacité des transformations spatiales nécessaires à la croissance. Des pays à différents stades de transformation auront à formuler des politiques adaptées pour la réduction des coûts de transport. L'Asie de l'Est, l'Asie du Sud et l'Asie centrale illustrent bien les contrastes à cet égard.

- Les pays en développement d'Asie de l'Est sont maintenant plus proches des marchés mondiaux, car le Japon et la République de Corée sont devenus prospères et leurs coûts de transport vers l'Amérique du Nord et l'Europe de l'Ouest ont baissé. Ils se sont joints aux échanges croissants de biens intermédiaires et de biens manufacturés finaux. Des pays comme la Tunisie peuvent en faire de même.
- En Asie du Sud, les baisses des coûts des échanges et des communications ont aidé l'Inde à pénétrer les marchés occidentaux des services intermédiaires, éliminant ainsi certains des désavantages de leur éloignement. Des pays comme l'Afrique du Sud peuvent en faire autant, en exploitant le potentiel de leur marché intérieur.
- En Asie centrale — avec des économies qui sont de petite taille, privées d'accès à la mer et dépendantes des exportations de produits de base comme les produits pétroliers et le gaz — la réduction des coûts de transport sera plus difficile. Il ne sera pas non plus aisé pour des pays plus petits se trouvant dans des voisinages divisés, tels le Burkina Faso, le Malawi, le Niger et le Rwanda. Ces pays auront besoin de mesures radicales pour réduire la friction commerciale, d'accords capables d'être appliqués avec des voisins partageant des infrastructures coûteuses et d'investissements sélectionnés avec soin pour stimuler l'agglomération et réduire les coûts de transport pour les exportations de produits de base.



### Distance et division en Asie de l'Est

Lorsque l'amiral Zheng He apporta une girafe à Nankin en 1415, les gens crurent qu'il s'agissait d'un animal divin présageant paix et prospérité. Et de fait, cette période marquait l'apogée de l'influence chinoise en Asie de l'Est et la richesse de cette région par rapport au reste du monde. À cette époque, la Chine était probablement la plus grande économie au monde, jouissant du niveau de vie matériel le plus élevé, d'un art et d'une éducation florissants et d'avancées dans une vaste gamme de technologies. Ses compétences dans le domaine naval lui avaient permis, en outre, de naviguer jusqu'à des endroits aussi éloignés que l'Afrique.

Il est possible que la Chine ait, à elle seule, assuré un tiers de la production manufacturière mondiale. Mais cela ne dura pas. Cent ans plus tard, un nouvel empereur détruisit les carnets de navigation de Zheng He et restreignit la flotte à un dixième de sa taille, sous prétexte que le coût des expéditions à l'étranger était plus important que les bénéfices qu'ils engendraient. Ce fut alors pour la Chine le début de longs siècles d'isolement délibéré, interrompus de manière infamante et nuisible par les Britanniques, avec les Guerres de l'opium du 19<sup>e</sup> siècle.

#### L'âge de l'isolationnisme de l'Asie de l'Est

La Chine n'était pas la seule à rejeter le monde extérieur. Au Japon, Tokugawa Iemitsu émit en 1635 l'« Édit de fermeture du Japon » et l'« Exclusion des Portugais » en 1639, soustrayant de fait le pays à toute influence extérieure pour les deux siècles qui suivirent. Ces décrets ne se contentaient pas d'empêcher l'entrée d'étrangers au Japon mais interdisaient également aux Japonais de quitter le pays. L'aversion pour les choses de l'Occident s'étendit à la technologie. Dans un effort peu commun visant à préserver sa culture et sa hiérarchie sociale, le Japon élimina les armes à feu en faveur du plus élégant et symbolique sabre de samouraï.

Ces exemples extrêmes témoignent de l'importante *division* qui régnait entre les pays d'Asie de l'Est, en particulier après le 17<sup>e</sup> siècle. Les spécialistes ne sont pas entièrement d'accord sur l'impact économique d'une telle division. Certains soutiennent que la baisse du niveau de vie fut sensible durant les ères Qing et Tokugawa. D'autres pensent qu'il est plus correct de dépeindre

ces sociétés comme ayant des économies stagnantes plutôt que sur le déclin. Quoi qu'il en soit, le niveau des salaires du Japon et de la Chine au début du 19<sup>e</sup> siècle était bien en-dessous de celui de Londres ou d'Amsterdam, peut-être jusqu'à 50 % inférieur.<sup>1</sup> Adam Smith avait déjà reconnu que : « la différence entre le coût monétaire de la main-d'œuvre en Chine et en Europe est encore plus prononcée qu'elle ne l'est concernant le coût monétaire de subsistance, car la réelle indemnisation de la main-d'œuvre est plus importante en Europe qu'en Chine ».<sup>2</sup>

Smith avait raison. Même avant la révolution industrielle, certaines parties de l'Europe avaient dépassé l'Asie en termes de niveau de vie. Il avait également raison de décrire la Chine comme une économie unifiée. Les Mandarins de Chine ont méticuleusement consigné les rétributions versées aux armuriers et autres artisans offrant leurs services au gouvernement. Ces données indiquent peu de différences au sein de la Chine impériale malgré les vastes *distances*. Seules les zones moins denses du Nord, dont la population était clairsemée, affichaient des salaires légèrement plus élevés.

Au milieu du 19<sup>e</sup> siècle, les salaires réels à Canton et à Tokyo, les villes les plus développées d'Asie, n'équivalaient qu'à ceux de petites villes d'Europe comme Milan ou Leipzig. Partout ailleurs, en Asie de l'Est, les niveaux de vie étaient toujours très bas. Les anciennes dépendances chinoises avaient été colonisées et les pays asiatiques furent davantage divisés (voir carte G3.1). Peu de temps après, la majeure partie de l'Europe entra dans la révolution industrielle et le « grand fossé » entre l'Europe et l'Asie

s'élargit, les salaires et le produit intérieur brut (PIB) européens affichant des progressions généralisées. Selon Angus Maddison, la part du PIB mondial de l'Asie de l'Est, qui était restée constante à environ 40 % entre 1500 et 1800, chuta de 15 % en 1950.

#### Cinquante ans d'intégration asiatique

Faisons un saut dans le temps et revenons à l'Asie contemporaine. Les économies de l'Est du continent se sont intégrées par le biais d'un vaste dispositif de réseaux de production régionaux. Dans les années 80, ces chaînes d'approvisionnement commencèrent l'externalisation des multinationales japonaises, à mesure que les salaires et coûts fonciers dans la zone de production densément peuplée de Tokyo devinrent prohibitifs pour un secteur manufacturier en proie à une forte concurrence. En fait, la congestion économique à Hong Kong (Chine), au Japon, en République de Corée et à Taiwan (Chine) avait généré des retombées, d'abord dans les pays à revenus intermédiaires d'Asie du Sud-est, puis en Chine, à mesure que les barrières dressées par l'idéologie économique se réduisaient. Récemment, les chaînes d'approvisionnement se sont centrées sur la Chine et les grandes opérations d'assemblage à Guangdong et Shenzhen. En gagnant en maturité, la Chine est également devenue un exportateur de biens intermédiaires et d'équipement. La Chine est à présent le principal partenaire commercial du Japon et de la République de Corée et source plus de la moitié de ses importations, en forte croissance, dans les pays d'Asie de l'Est.

Aujourd'hui, les échanges commerciaux intrarégionaux de l'Asie de l'Est sont

Carte G3.1 L'Asie divisée : conflit au milieu du 19<sup>e</sup> siècle

Source : [www.fordham.edu/halsall](http://www.fordham.edu/halsall).

équivalents à ceux de l'Union européenne, augmentant constamment et plus rapidement que les échanges entre l'Asie de l'Est et les autres régions du monde. Les pays d'Asie de l'Est sont à l'origine de presque deux-tiers du total des investissements étrangers au sein de la région. Même le secteur de la technologie commence à percer dans la région, notamment dans les industries d'exportation clés telles que l'électronique. Les pays d'Asie de l'Est s'appliquent à réduire activement les divisions qui existent entre eux sous la forme de barrières commerciales et d'autres coûts aux frontières. Ils se sont d'abord munis d'une logistique de classe mondiale, avec des ports et d'aéroports performants, bien qu'elle se limite parfois aux zones économiques

spéciales. Ils ont poursuivi leurs avancées par l'amélioration de l'infrastructure souple, en instaurant, entre autres, des réformes douanières et exemptions de visas au sein de l'Association des nations de l'Asie du Sud-est (ANASE).

Le recul des divisions entre les pays d'Asie de l'Est coïncide avec une croissance rapide touchant un ensemble varié de pays, depuis la République démocratique populaire lao (RDP lao), dont le revenu par habitant était de 500 dollars en 2006, jusqu'à Singapour, où il avoisine les 30 000 dollars. Les revenus convergent lentement au sein de la région : les pays pauvres se développent plus rapidement que les riches. La plupart des pays d'Asie de l'Est ont suivi un parcours similaire, commençant par

l'intensification de l'agriculture et l'industrialisation rurale, et poursuivant avec l'urbanisation et les exportations manufacturières. Ils ont aussi puisé des connaissances à l'étranger sur le plan des nouvelles technologies et des nouvelles institutions. Les exportations sont devenues plus complexes au niveau technologique. Les pays à revenus intermédiaires se sont spécialisés dans la fabrication de pièces, alors que les pays riches asiatiques ont ajouté davantage de valeur par l'innovation, la stratégie de marque et une sophistication technologique accrue.

À mesure que la région s'est développée, elle a établi une dynamique qui renforce la croissance. L'ANASE, la Chine, le Japon et la République de Corée forment une masse économique comparable à celle de l'Amérique du Nord dans les années 90. Tandis que le centre de gravité de l'économie mondiale déplace le littoral pacifique, l'accès au marché mondial pour tous s'est amélioré en Asie de l'Est.

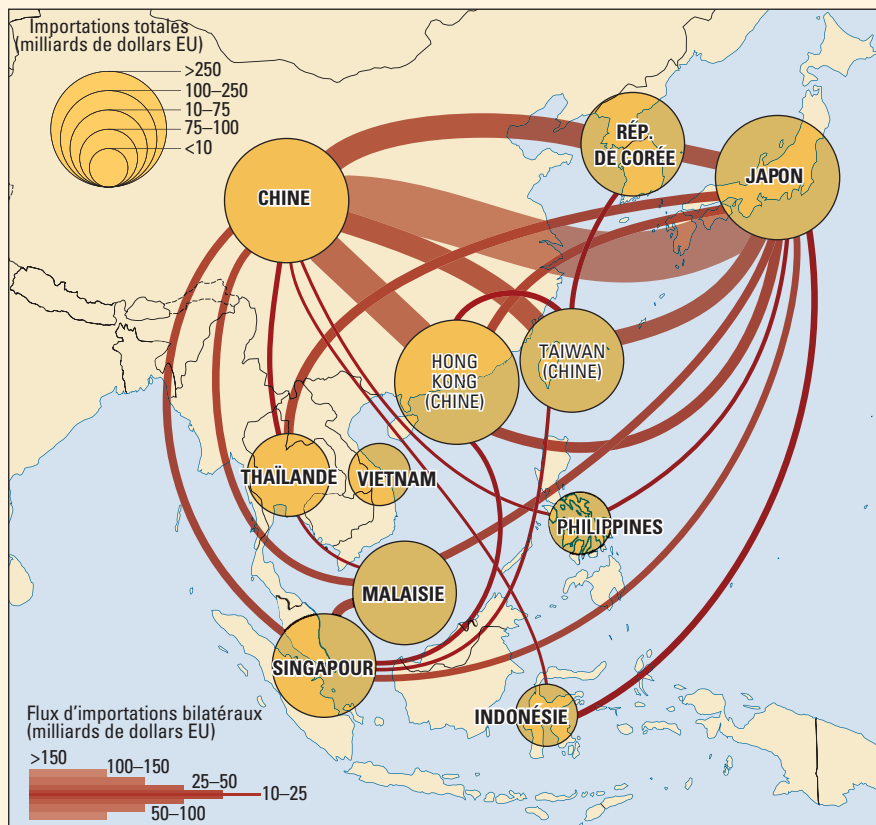
Le degré d'échanges commerciaux intrarégionaux en Asie de l'Est peut être surprenant compte tenu de la tradition de relations politiques conflictuelles qu'ont entretenues de nombreux pays d'Asie de l'Est. Dans l'hémisphère occidental, les conséquences économiques des conflits qu'ont connus les pays ont été compensées par le biais d'institutions officielles de systèmes juridiques codifiés et d'accords politiques régissant les transactions commerciales et qui pouvaient constamment être étendues de sorte à s'adapter à une croissance rapide des échanges et de la finance. En Asie de l'Est, ces institutions ont été plus lentes à se développer. Au lieu de cela, une longue histoire de réseaux sociaux, de communautés et d'institutions officieuses – plongeant leurs racines dans les migrations, au cours des millénaires, de populations de la Chine du Sud-est vers l'Asie du Sud-est – fournit la base soutenant l'intégration internationale moderne des bien et de l'argent (voir carte G3.2).

### L'intégration en ligne de mire – le double défi de la distance et de la division

En se penchant sur l'avenir, la région se voit confrontée à différents défis sur sa route vers l'intégration rapide.

Le déplacement vers le Nord de la densité économique pose un défi particulier



Carte G3.2 L'Asie intégrée : échanges commerciaux au 20<sup>e</sup> siècle

Source: Gill and Kharas 2007.

pour l'Asie du Sud-est. Comment peut-elle demeurer une force économique majeure dans la région ? Le développement de villes de classe mondiale peut être une part de la solution. Les principales métropoles d'Asie du Sud-est doivent se développer en tant que « lieux-aimants », qui attirent et retiennent les talents du monde. Par ailleurs, l'intégration de l'Inde et de l'Australie dans la région pourrait modifier la dynamique spatiale, compensant dans une certaine mesure le déplacement du centre de gravité économique de l'Asie vers le Nord.

Les problèmes rencontrés par les pays éloignés des principaux marchés de la région sont aussi ceux des régions retardataires sous-nationales. Un niveau de pauvreté significatif subsiste en Asie de

l'Est, les taux les plus élevés étant ceux de la Chine occidentale, du sud et de l'est des Philippines, du nord-est de la Thaïlande et des hautes terres du centre du Vietnam. L'écart entre les revenus par habitant des provinces les plus riches et les plus pauvres de Chine, qui était négligeable du temps des dynasties impériales, a atteint 13,1/1 (par rapport à 2,1/1 aux États-Unis). Bien que beaucoup, parmi elles, se soient rapprochées des régions prospères, surmonter les distances géographiques qui isolent ces populations est toujours considéré comme un défi majeur.

Dans les pays d'Asie de l'Est, les populations se déplacent vers les marchés et les marchés se développent là où la population est concentrée. L'urbanisation, importante

et rapide dans la plupart des pays, va vraisemblablement produire 25 millions de nouveaux citoyens chaque année au cours des deux prochaines décennies. La majorité de ces personnes migreront vers des villes de petite ou moyenne taille de moins d'un million d'habitants, et non vers les principales zones métropolitaines. La gestion efficace de ces petites villes et leur intégration dans les économies nationales constitueront des tâches décisives pour la réduction de la distance et le maintien de la croissance.

Par ailleurs, l'Asie de l'Est est toujours confrontée à des questions stratégiques sur la manière de réduire les divisions entre les pays de la région. Le processus à deux vitesses proposé par l'ANASE démontre à quel point il est complexe pour des pays aux structures économiques et revenus divergents de s'intégrer de manière approfondie. Aucun processus officiel d'intégration économique ne rassemble toutes les économies de la région. Une première tentative pour engager un dialogue régional eut lieu au sommet de l'Asie de l'Est de décembre 2005 à Kuala Lumpur, en Malaisie. Ce sommet appelait à la stabilité financière, la sécurité énergétique, l'éradication de la pauvreté et la réduction des disparités entre les pays. Il mit l'accent sur les aspects qui divisent toujours la région : la migration transfrontalière, les retombées environnementales, la diversité des normes de gouvernance et la compréhension culturelle. D'autres expériences intéressantes visant à stimuler l'intégration régionale sont en cours, notamment dans le cadre de l'ANASE+3 ; toutefois le leadership institutionnel nécessaire pour établir un futur commun est fragmenté. Même dans ces conditions, les plus grands spécialistes ont observé que « l'émergence d'une Asie de l'Est intégrée est inévitable et nécessaire ». <sup>3</sup> Le défi est de trouver comment y parvenir rapidement.

Source : Contribution de Homi Kharas.

## PARTIE 3

# RECADRER LES DÉBATS POLITIQUES



Les grandes villes des pays en développement peuvent-elles attirer les populations et les extraire de la pauvreté ? La migration aide-t-elle ceux qui se déplacent ou ceux qui restent chez eux ? Comment faire en sorte que le commerce profite aux plus déshérités ? Que peuvent faire les décideurs politiques pour aborder ces trois grands défis auxquels est confronté le monde en développement – un milliard d’habitants de bidonvilles, un milliard de personnes vivant dans des régions reculées ou mal desservies et un milliard d’êtres humains exclus du développement ? La troisième partie de ce Rapport fournit la réponse : l’intégration économique. Comment ? En utilisant des institutions spatialement neutres, une infrastructure spatialement connective et des incitations spatialement ciblées, et en calibrant la réponse en fonction de la difficulté de l’intégration. Le chapitre 7 explique ce que l’intégration économique signifie pour les métropoles, villes, agglomérations et villages. Le chapitre 8 explique comment l’intégration entre les zones prospères et retardataires sur le plan économique peut bénéficier à tous. Le chapitre 9 passe en revue les difficiles étapes indispensables pour intégrer les pays les plus isolés du monde. Ce faisant, les chapitres de la troisième partie revisitent et recadrent trois débats politiques de long terme : ceux de l’urbanisation, du développement territorial et de l’intégration internationale.

# La concentration sans congestion :

*Politiques pour une urbanisation bénéfique à tous*



Dans le cadre d'un exercice de routine effectué en 1974, une équipe d'experts en urbanisme avait formulé des prévisions sur la taille qu'auraient les villes les plus peuplées du monde en 2000. Selon ces estimations, la population de Kinshasa, la capitale de la République démocratique du Congo, atteindrait 9 millions d'habitants, soit plus que celle de Londres aujourd'hui. Karachi, au Pakistan, verrait sa population atteindre 16 millions d'habitants, égalant presque celle de New York. Ces prévisions étaient donc loin de la réalité (voir figure 7.1). En effet, Kinshasa compte aujourd'hui environ la moitié de la population de Londres, et Karachi environ la moitié de celle de New York. Pourquoi alors les experts, qui d'habitude savent bien prévoir l'évolution des populations nationales, se sont-ils si lourdement trompés dans leurs prévisions sur l'évolution de la taille des villes ?

L'explication : établir des prévisions en matière de distribution spatiale de la population dans un pays n'est pas la même chose que de prévoir la taille de sa population. Comme les chapitres précédents le montrent, les transformations spatiales — la croissance des villes et des zones avancées — est étroitement liée aux changements économiques, particulièrement les transformations sectorielles qui accompagnent la croissance et l'ouverture d'une économie à l'investissement et aux produits étrangers. Prévoir la taille d'une ville revient donc à pratiquer la *prévision économique*, ce qui est une activité risquée. Prenons pour exemple la ville de Guangzhou en Chine. Sa population en 2000 dépassait de plus d'un tiers les 4,5 millions prévus en 1974. Celle de Pékin comportait la moitié des 19 millions annoncés. Les experts n'auraient pu anticiper la libéralisation et la croissance économiques qu'allait connaître la Chine et qui allaient rapidement changer la structure spatiale du pays. En extrapolant simplement les tendances antérieures, ils auraient plutôt dû analyser les forces du

marché que sont l'agglomération, la migration et la spécialisation, ainsi que les politiques gouvernementales qui les favorisent ou les entravent.

Les projections indiquent maintenant que la population des villes des pays en développement va doubler au cours des trois prochaines décennies, ce qui représentera une augmentation totale de 2 milliards d'individus. En effet, les grandes villes des pays en développement vont s'agrandir pour générer les économies d'urbanisation que recherchent les entrepreneurs, les travailleurs et les innovateurs. Ceci se produira, toutefois, surtout dans les économies performantes. Les villes de taille moyenne continueront d'être l'épine dorsale des systèmes urbains, en offrant les économies de localisation que recherchent les producteurs dont les besoins sont spécialisés. Mais elles n'augmenteront que là où les économies s'industrialisent. Les villes plus petites et les agglomérations continuent, quant à elles, à fournir des services et à dépendre des établissements ruraux environnants. Mais elles se développeront rapidement seulement dans les zones où les exploitations agricoles et les économies villageoises se portent bien.

Les transformations spatiales qui mènent à l'essor des villes et des agglomérations ne seront pas ordonnées. Des établissements informels — des taudis et des bidonvilles — pourraient apparaître et se développer si la demande des travailleurs et des entreprises dépasse la capacité des gouvernements à établir des marchés fonciers qui fonctionnent bien et à investir dans les infrastructures et le logement. Dans la mesure où les pays développés actuels peuvent tenir lieu d'exemple, des dizaines d'années sont nécessaires pour régler le problème des disparités intra-urbaines et pour absorber les établissements informels dans des structures urbaines mieux organisées. Les tentatives de restreindre les migrations des zones rurales vers les zones urbaines peuvent être contre-productives, la

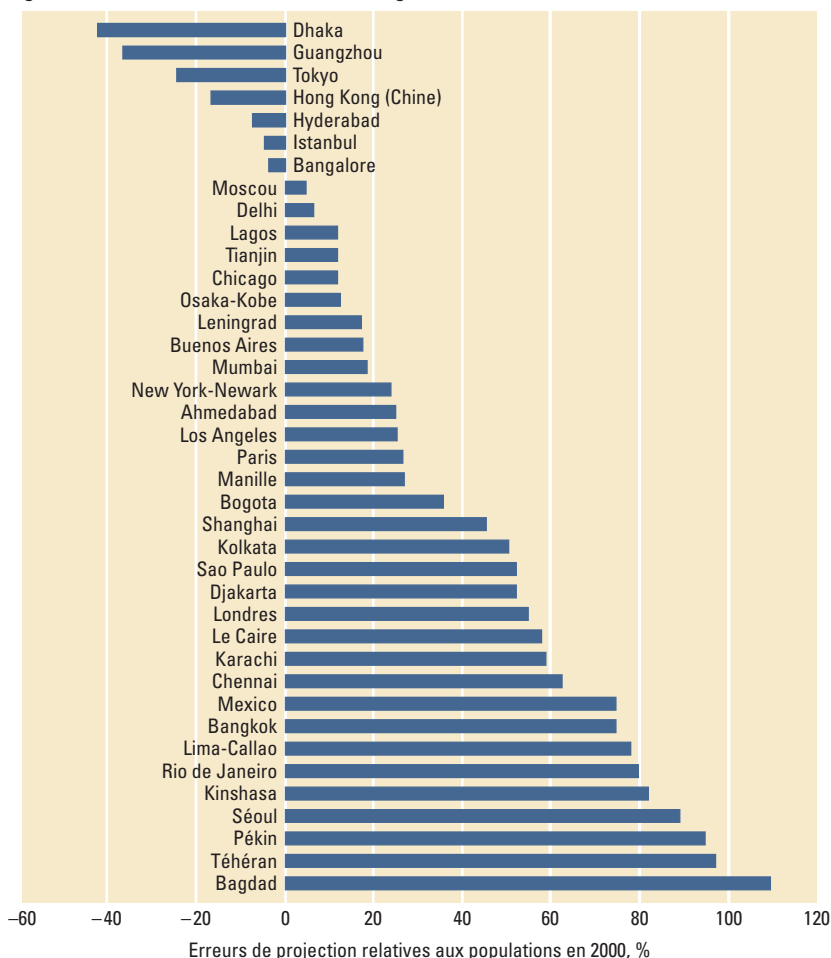
raison étant que la limitation de la densité et de la diversité étouffe l'innovation et la productivité.

S'ils ne sont pas prudents, les décideurs politiques pourraient finir par nuire à ces transformations. En effet, s'ils n'instaurent pas une réglementation flexible et une reconversion souple de l'utilisation des terres, ils peuvent rendre le climat des zones urbaines inhospitalier aux entreprises et aux investisseurs. En n'offrant pas une fourniture adéquate d'eau, de services d'hygiène, d'éducation et de soins de santé dans les zones rurales, ils peuvent pousser les villageois à se déplacer vers les villes prématurément. Par ailleurs, en n'investissant pas suffisamment dans l'infrastructure des villes en croissance rapide, ils peuvent provoquer des phénomènes de congestion. De manière plus générale, en ne répondant pas aux besoins de transformation spatiale correspondant aux caractéristiques des différents endroits, ils ne peuvent récolter tous les bénéfices de la densité et de la diversité, que peuvent compromettre la congestion et la division.

Afin d'aider les pays à bénéficier pleinement de l'urbanisation, ce chapitre propose un cadre politique, élaboré à partir de faits issus de transformations spatiales (présentés dans le chapitre 1) et d'éléments probants relatifs aux économies d'agglomération qui engendrent ces changements (chapitre 4). Il expose les priorités de ces mesures politiques et leur ordonnancement, en se basant sur l'expérience de pays qui ont réussi leur urbanisation et de ceux qui se sont heurtés à des difficultés. Les principaux messages sont les suivants :

- **L'urbanisation est la mieux favorisée lorsque les décideurs politiques sont capables de reconnaître l'interdépendance économique entre les établissements.** Dans la hiérarchie des villes, des agglomérations et de villages d'un pays, chaque niveau se spécialise dans une fonction différente et maintient une relation étroite avec les autres. Ainsi donc, les politiques ne doivent pas être formulées aux deux extrêmes du niveau national et des établissements individuels, mais plutôt au niveau de ce que l'on appelle une « zone », qui est généralement un État ou une province. Les décideurs politiques devraient se considérer comme des gestionnaires des différents endroits compris dans de telles zones. L'approche envers une zone peut aussi servir pour l'élaboration de stratégies d'urbanisation nationales. Alors que les parts urbaines de population relatives à des zones spécifiques déterminent les priorités pour tous les niveaux de l'administration (centrale, provinciale et municipale), la part urbaine d'un pays peut constituer une bonne indication de la complexité globale des défis auxquels il est confronté.

Figure 7.1 La croissance des villes a été largement surestimée



Source : Satterthwaite, 2007

Note : Comparaison des prédictions de 1974 avec les estimations des populations des villes en 2000. Chaque barre indique dans quelle mesure la population de la ville a été surestimée en 1974 par rapport à sa taille en 2000. Un nombre négatif indique que la taille de la ville en 2000 était plus importante que projeté.

- **Les défis des mesures politiques se complexifient suivant l'avancement de l'urbanisation.** Les villes apportent aux entreprises et aux familles les avantages de la proximité, mais la concentration des activités génère une congestion, une pollution et des tensions sociales qui peuvent neutraliser ces avantages. Le caractère souhaitable d'une politique dépend de sa capacité à affronter et résoudre les problèmes de défaillance du marché et à favoriser la concentration ou pas. Dans les pays ou les zones avec des parts urbaines faibles, par exemple, les embouteillages et les bidonvilles ne constituent pas nécessairement les problèmes politiques majeurs. Toutefois, dans les zones en croissance rapide, le phénomène de congestion peut se manifester rapidement. Et les zones urbanisées avancées, telles que les régions métropolitaines, pourraient avoir en outre à régler la question des divisions intra-urbaines causées par les bidonvilles et les taudis.

• **Les priorités et l'ordonnement des politiques peuvent aider les gouvernements à favoriser une urbanisation d'inclusion.**

Même dans les stades précoces du développement, chaque aspect du défi que représente l'intégration nécessite un ensemble d'instruments différents. Dans les zones d'urbanisation naissante, le défi politique est unidimensionnel : développer la densité par le biais d'institutions neutres sur le plan spatial. Dans les zones d'urbanisation intermédiaire, il est bidimensionnel : développer la densité et réduire les distances économiques par le biais d'une infrastructure spatialement connective. Et dans les zones d'urbanisation avancée, il est tridimensionnel : développer la densité, surmonter le problème des distances et résoudre les divisions économiques et sociales — provoquées, par exemple, par les bidonvilles — par le biais d'interventions spatialement ciblées. Mais à chaque stade, les décideurs politiques doivent mettre en valeur les institutions spatialement neutres qui favorisent la densité dans les bons endroits.

Ce chapitre résume tout d'abord la manière dont les politiques d'urbanisation peuvent aider des endroits à favoriser les économies d'agglomération. Il esquisse ensuite un cadre d'intégration économique pour guider dans la gestion d'une

variété d'endroits, sur la base de l'expérience acquise dans les endroits qui se sont urbanisés avec succès. Il développe enfin des exemples du cadre actuellement en application dans les pays en développement.

### Principes de gestion d'une variété d'endroits

Les débats sur l'urbanisation évoquent souvent des images de villes surpeuplées, de concentrations visibles de pauvreté et de dégradation effroyable de l'environnement. Une prise de position politique générale visant à contrôler la croissance urbaine et à limiter les migrations des zones rurales vers les zones urbaines peut en découler. La question des interventions géographiquement ciblées destinées à éliminer ou assainir les bidonvilles qui se sont multipliés au cours des stades de développement avec des revenus faibles et intermédiaires peut finir par dominer largement le débat.

Ce chapitre recadre le débat sur l'urbanisation. Des éléments de preuves collectés dans le passé indiquent que l'urbanisation des pays en développement continue à être rapide dans les premières phases de la croissance économique, l'essor des parts urbaines ayant surtout lieu avant que les pays n'atteignent la tranche supérieure des revenus intermédiaires. Cependant, il faut accueillir favorablement une densité croissante si elle produit des économies d'agglomération. Le débat ne doit pas se concentrer sur la cadence d'urbanisation, le nombre de migrations urbaines ou les différentes manières d'éradiquer les bidonvilles par le biais d'interventions ciblées. Il doit plutôt être dirigé vers l'efficacité et la globalité des processus qui transforment une économie rurale en économie urbaine. Il doit également se pencher sur la façon dont les politiques peuvent parer le mieux possible aux échecs de coordination qui apparaissent à chaque étape de l'urbanisation.

« Les pauvres sont attirés par les agglomérations et les villes, mais une réduction plus rapide de la pauvreté nécessitera probablement un rythme d'urbanisation plus soutenu, et non plus lent. Les responsables politiques du développement devront favoriser ce processus, et non l'entraver ». <sup>1</sup> Et à cause du fait que l'urbanisation implique à la fois l'urbain et le rural, les stratégies dans ce secteur devront comporter des mesures visant à l'amélioration de la vie et des moyens d'existence dans les zones rurales (voir encadré 7.1).

### Le principe : maximiser les économies d'agglomération à travers la variété d'endroits

La concentration, associée à une densité croissante, apporte des bénéfices potentiels provenant

#### ENCADRÉ 7.1 Les messages politiques de ce Rapport sont-ils anti-ruraux ? Non

La topographie économique des pays ne se limite pas à une simple division entre zones urbaines et rurales. Un continuum de densité donne lieu à une variété d'endroits interconnectés. La symbiose constitue la règle. À la tête se trouve la ville de pointe d'un pays, et dessous, une variété d'établissements — villes secondaires, petits centres urbains, agglomérations et villages.

Pour ce qui concerne les pays à faibles revenus, la variété d'endroits se compose principalement de zones rurales. À ce stade d'urbanisation naissante, le pilier de la stratégie visant à favoriser les transformations géographiques nécessaires à la croissance économique est l'application d'un ensemble de politiques spatialement neutres :

- Des réglementations souples et correctement appliquées régissant les marchés fonciers pour faire respecter les droits de propriété, protéger les régimes fonciers, améliorer le transfert des terrains, faciliter les reconversions dans l'utilisation des terres pour refléter les besoins du marché et soutenir les impôts fonciers.
- La dotation de services élémentaires et sociaux pour l'amélioration des secteurs de l'éducation et de la santé, l'augmentation de la productivité et l'encouragement de la mobilité.

- Des politiques macroéconomiques solides pour réduire les distorsions du marché, écarter les préjugés contre l'agriculture, améliorer le climat des affaires, stimuler la compétitivité, encourager les investissements et adopter de nouvelles technologies.

De telles politiques « non spatiales » favorisent le développement rural, à la fois dans l'agriculture et les activités économiques non agricoles, pour que chaque endroit soit mieux armé pour participer dans l'industrie et les services.

Ces politiques profiteront de manière disproportionnée aux ménages ruraux, les économies rurales non agricoles représentant généralement 30 à 50 % des emplois en milieu rural. De même, les familles rurales s'engagent dans diverses activités économiques, dont les sources non agricoles contribuent à hauteur de 35 à 42 % aux revenus des ménages. La croissance dans le secteur non agricole stimulera la croissance dans l'agriculture à mesure que les intrants deviennent moins chers, les profits sont réinvestis dans l'agriculture, et l'évolution technologique permet l'utilisation de techniques agricoles améliorées.<sup>a</sup>

Source : Équipe du Rapport sur le développement dans le monde 2009.  
a. Feder & Lanjouw, 2001.



de marchés « imperméables ». Mais elle apporte également la congestion et la misère. Le principal objectif des politiques urbaines est d'assister les établissements à générer des économies d'agglomération tout en réduisant les déchets, la criminalité et les coûts en termes de temps qui résultent d'une concentration croissante. À différents stades du processus d'urbanisation, les contraintes liées à la promotion de la concentration associée à un contrôle de la congestion divergent, tout comme les priorités à chaque étape de l'urbanisation.

- **Urbanisation naissante.** Les zones d'urbanisation naissante, qui comportent des parts urbaines d'environ 25 %, sont essentiellement agricoles ou basées sur l'exploitation de ressources, et elles présentent une faible densité économique. La priorité consiste simplement à favoriser les forces d'agglomération et à promouvoir les économies d'échelle internes pour les usines et les fabriques installées dans les villes. Étant donné qu'il n'est pas possible de prévoir quels sont les endroits que favoriseront les marchés ni à quelles fins, la neutralité entre les endroits devrait être le mot d'ordre des responsables politiques.
- **Urbanisation intermédiaire.** À mesure que l'urbanisation avance, les alliances économiques se renforcent au sein de et entre les zones urbanisées. De nombreuses usines appartenant à un même secteur se regroupent pour profiter du partage des intrants et des retombées des connaissances. Dans de telles zones, qui comportent des parts de population de l'ordre de 50 %, la première priorité est de favoriser les économies de localisation. Le mot d'ordre est l'efficacité dans la production et les transports.
- **Urbanisation avancée.** Pour les zones fortement urbanisées, les avantages de la productivité et de la consommation découlent des économies d'urbanisation associées à la diversité et l'intensité des activités économiques. Alors que la fonctionnalité consti-

tue l'objectif des villes et des agglomérations industrielles, le mot d'ordre des métropoles postindustrielles, dont la part urbaine est de l'ordre de 75 %, est la vivabilité.

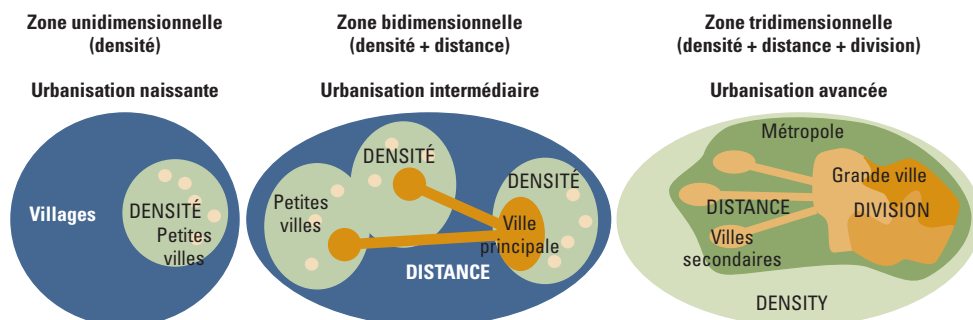
### *La règle pour les politiques : séquencer et calibrer*

Les dimensions spatiales que sont la densité, la distance et la division mettent en lumière le défi des mesures politiques dans chacun de ces types d'endroit. Dans les milieux principalement ruraux, le défi des mesures politiques est unidimensionnel et correspond à la nécessité de développer la densité. Dans les zones où l'urbanisation s'est accélérée, le défi est bidimensionnel. Il comprend la nécessité de favoriser la densité et de surmonter les problèmes de distance dus à la congestion. Dans les zones à urbanisation avancée, le défi est tridimensionnel. À nouveau, dans les métropoles, il est nécessaire d'encourager la densité et de surmonter les distances. À cela s'ajoute la nécessité de résorber les divisions, au sein des villes, qui séparent les pauvres vivant dans des bidonvilles informels de ceux qui vivent dans des parties de ces mêmes villes formellement aménagées (voir figure 7.2).

### *L'unité de base pour la délibération de l'action gouvernementale : la région*

Les différentes parties d'un pays s'urbanisent à des vitesses différentes. L'inégalité constitue la règle, et non l'exception. Et il existe des synergies et des interdépendances économiques parmi les établissements de différentes tailles. Le recadrage des politiques d'urbanisation pour mieux répondre aux défis à toutes les étapes de ce processus demande une nouvelle réflexion sur l'échelle spatiale dans l'établissement de priorités et l'élaboration des mesures politiques. Ce Rapport présente des arguments en faveur de la considération des politiques à l'échelle géographique appropriée : la « zone », ou État ou province, qui correspond en général au niveau gouvernemental moyen situé entre le central et le municipal.

Figure 7.2 Les dimensions augmentent avec le niveau d'urbanisation



Source : Équipe du Rapport sur le développement dans le monde 2009.

L'échelle doit être suffisamment grande pour permettre à la fois les liaisons entre zones rurales et les zones urbaines et les liaisons interurbaines. L'expérience de la ville de Pékin, de la municipalité de Shanghai et de la province de Guangdong appuie une approche zonale à la stratégie urbaine délibérément conçue. Deux autres zones dans l'ouest de la Chine — Chengdu et Chongqing — adoptent à présent la même approche en matière d'urbanisation, avec un certain succès.

Une approche zonale n'exclut pas le regroupement de stratégies d'urbanisation au niveau national. Les zones à forte densité ont tendance à comporter des populations concentrées dans des villes métropolitaines, les zones à densité intermédiaire dans les villes de taille moyenne et les zones à faible densité dans de petites villes et des villages. De la même manière, la population des pays plus urbanisés se trouve principalement dans les zones à forte densité, et les pays moins urbanisés comportent quelques zones à forte densité, quoique la plupart des gens vivent dans des zones à faible densité. Les politiques d'urbanisation doivent intégrer ce facteur d'inégalité du développement économique.

La part urbaine totale d'un pays peut constituer un bon indicateur de la complexité des défis d'urbanisation auxquels il est confronté. Dans le cas le plus simple, une zone peut caractériser un pays entier, comme en témoigne Singapour. Pour les pays plus grands, un regroupement rigoureux peut aider à déterminer les priorités à différents niveaux gouvernementaux.

- Dans les pays où l'urbanisation est naissante, comme l'Éthiopie dont les trois-quarts de la population se trouvent en zones rurales, le défi de l'intégration est unidimensionnel : favoriser la densité. Assurément, même dans les pays principalement ruraux, les capitales et quelques autres villes sont confrontées à des défis multidimensionnels quant à leur transformation spatiale. Mais la première priorité correspond à l'ensemble des instruments liés aux politiques non spatiales qui s'appliquent de manière universelle à tous les endroits : la mise en place de marchés pour réglementer l'utilisation des terres et les transactions foncières et la dotation de services élémentaires, notamment la sécurité, l'éducation, le réseau routier et l'hygiène. Dans les pays d'Afrique subsaharienne et d'Asie centrale, les gouvernements nationaux jouent donc un rôle crucial dans l'établissement des fondations d'une urbanisation globale.
- Dans les zones à urbanisation intermédiaire, telles de nombreuses régions des pays d'Asie du Sud et de l'Est comme la Chine et l'Inde, les administrations centrales et provinciales

doivent également construire des infrastructures de transport et de communication.

- Dans les zones à urbanisation plus avancée, tels les pays d'Amérique latine, d'Afrique du Nord et d'Europe de l'Est, les autorités municipales, étatiques et centrales doivent synchroniser leurs efforts afin de favoriser les transformations géographiques qui permettront de passer des revenus moyens à des revenus élevés.

## Un cadre pour l'intégration

À mesure que l'urbanisation avance, les impératifs politiques changent, avec des instruments couvrant toute la panoplie de celles qui sont spatialement neutres à celles qui sont spatialement ciblées. Alors que les débats de politique accordent trop d'importance aux actions gouvernementales les plus explicites sur le plan spatial, comme les programmes de réaménagement des bidonvilles, une urbanisation réussie visant à intégrer la variété d'endroits de chaque pays nécessite l'utilisation de la gamme complète d'instruments : les institutions, les infrastructures et les incitations.

### *Des « institutions » spatialement neutres pour favoriser la densité économique*

La responsabilité de créer des institutions qui constitueront le socle de l'urbanisation à travers un pays incombe principalement au gouvernement central. Parmi elles, celles qui régissent la gestion foncière prédominent. Dans ce Rapport, les « institutions » renferment trois grandes séries de mesures : la loi et l'ordre (particulièrement la définition et la mise en application des droits de propriété), la dotation de services élémentaires pour tous, et la stabilité macroéconomique (voir *Les manières de parcourir ce Rapport* pour plus d'informations). Il s'agit de mandats fondamentaux attribués au gouvernement central, et en les accomplissant — ou en manquant de les accomplir — la répartition géographique des activités économiques s'en voit modifiée à tout jamais.

Les institutions qui gèrent les marchés fonciers comprennent un cadastre efficace, des mécanismes crédibles d'application de contrats et de résolution de litiges ainsi que des lois de zonage et des réglementations relatives aux morcellements qui soutiennent, plutôt qu'elles n'entravent, la reconversion des terres à diverses fins. La transformation du secteur agricole d'un système basé sur des droits fonciers communautaires à un autre basé sur des *droits de propriété* individuels est la condition sine qua non au processus d'urbanisation. Il a clairement été démontré qu'une fois les droits de propriété ont été établis et que la densité est en

phase de croissance, la réglementation et l'aménagement du territoire peuvent garantir une coordination efficace des différentes utilisations des sols. Toutefois, si les réglementations sont trop pesantes, elles peuvent faire obstacle à la densité et aux économies d'agglomération. De la même manière, des règles de reconversion du territoire rigides, qui découlent parfois de réglementations inflexibles, peuvent nuire à la densité, comme le sont les normes minimales de construction excessivement contraignantes. La quatrième institution correspond à un *financement du logement* approprié.

Les institutions favorisant les marchés fonciers fluides restent importantes. Les droits de propriété dûment représentés par des titres fonciers sont essentiels à la conversion d'actifs en richesses utilisables.<sup>2</sup> Les problèmes pratiques liés à l'attribution de titres de propriété, dont les coûts d'application ne sont pas les moindres, ne doivent pas empêcher le renforcement du cadre légal concernant la détention de droits de propriété individuels. Des titres officiels sont en effet nécessaires au fonctionnement des marchés pour les terrains et les biens fonciers. Bien que les systèmes d'occupation des terres coutumiers permettent toujours des transactions officielles, l'absence de titres officiels entrave la reconversion des terrains en zones à rentabilité économique plus élevée. Le caractère informel de tels actes constitue un frein au développement des terres, qui gêne toute mutation spatiale efficace.

Examinons l'exemple de l'Europe préindustrielle. Les villes anglaises se sont développées rapidement, grâce à des droits de propriété individuels plus sécurisés.<sup>3</sup> En effet, l'Angleterre a probablement été la première à s'industrialiser en raison du fait qu'elle a introduit de tels droits avant les autres pays européens. L'économiste Douglass North, lauréat du prix Nobel, s'appuie sur cet exemple pour souligner comment les institutions foncières peuvent contribuer à la croissance et au développement à long terme.<sup>4</sup>

Le mouvement des « enclosures » a rendu possible le système de droits de propriété privée individuels. Lancé aux alentours de 1500, ce mouvement a entraîné la clôture et l'érection de haies ou encore d'autres types de fermeture des espaces ouverts, accompagnés du transfert ou l'attribution de titres aux individus. En 1545, environ 40 % de la surface de l'Angleterre appartenaient à des particuliers. La loi d'enclosure (« Enclosure Act ») de 1604 a favorisé la reconversion de communs en terrains privés, ce qui s'est poursuivi jusqu'au début du 20<sup>e</sup> siècle.<sup>5</sup> La plupart des chercheurs conviennent que les enclosures en Angleterre ont augmenté la productivité agricole, en libérant de la main-d'œuvre des terres et en fournissant les surplus de

nourriture nécessaires aux besoins d'une population urbaine en croissance rapide.<sup>6</sup> Ceci a permis à l'Angleterre de devenir, pour un temps, « l'atelier du monde ». <sup>7</sup> Le Danemark fournit d'autres indications de la façon dont les systèmes « aspatiaux » peuvent initier un processus d'urbanisation (voir encadré 7.2).

Un autre exemple de la manière dont les droits de propriété privée étendus peuvent contribuer à la croissance, et donc à la densité, est fourni par l'Amérique du Nord et certains pays d'Amérique latine et Caraïbes. Au début de la période de colonisation par les Européens, le Canada et les États-Unis étaient perçus comme détenteurs d'un potentiel économique proche de celui d'autres régions du Nouveau monde (voir *Géographie en mouvement, Surmonter les distances en Amérique du Nord*). Après avoir gagné la guerre de Sept ans — de 1756 à 1763 — avec la France, les Britanniques ont vivement débattu de la question du choix de revendication entre les petites îles caribéennes de Guadeloupe (1 628 km<sup>2</sup>) et le Canada (9,8 millions de kilomètres carrés) comme prise de guerre.<sup>8</sup>

### ENCADRÉ 7.2 La réforme agraire pour accélérer l'urbanisation : soutien aux villeins au Danemark

Au centre de Copenhague, un « pilier de la liberté » commémore la réforme agraire. Ce monument honore l'abolition définitive en 1788 du « villenage », forme de servage courante en Europe occidentale au Moyen Âge. Au début du 18<sup>e</sup> siècle, moins de 1 % des terres agricoles étaient cultivées par des paysans propriétaires terriens, et de grandes surfaces de terres appartenaient à la collectivité. Obligés de travailler pour les propriétaires, les « villeins » ne pouvaient se déplacer sans le consentement de ces derniers. Cependant, à partir de 1760, la plupart des terres communes ont été transformées en exploitations privées. Entre 1788 et 1807, les propriétaires ont vendu environ la moitié de leurs terres aux locataires. Et en 1835, près de 65 % des terres étaient occupées par leurs propriétaires.<sup>a</sup> Quelques décennies plus tard, le Danemark a connu un « décollage » dans les secteurs de l'industrialisation et de l'urbanisation.

Cette urbanisation ne signifiait pas la misère rurale. Des changements structurels, technologiques et institutionnels ont réduit la valeur des biens en location pour les propriétaires, ce qui a accru l'influence économique des locataires. Par un décret signé en 1784, l'obligation séculaire des propriétaires de percevoir des taxes au nom de l'État sur les terres qu'ils vendaient à leurs anciens locataires a été abolie. En 1788, l'abolition du villenage a augmenté davantage le pouvoir de négociation des locataires. Les interventions politiques sur

le marché du crédit ont également aidé. En 1786, deux organismes publics de crédit ont été établis pour fournir des prêts sur l'achat de terres, complétant ainsi un marché du crédit privé déjà bien actif et efficace. Résultat : les crédits n'ont pas constitué une contrainte pour beaucoup d'acheteurs potentiels.<sup>b</sup>

Des transactions de marché, facilitées par les politiques foncières gouvernementales, ont créé une vaste classe d'agriculteurs propriétaires occupants, devenus par la suite le moteur de la Constitution du Danemark de 1849 et de sa démocratie naissante. Par la promotion de l'éducation des populations pauvres et rurales, elles ont contribué également à la diffusion des services élémentaires et ont stimulé fortement l'industrialisation de même que l'émergence de petites villes.<sup>c</sup> La population du Danemark s'est fortement accrue — dans les sociétés préindustrielles, une population croissante est signe d'une agriculture florissante. Après 1890, l'agriculture a alimenté une poussée de croissance industrielle dans les petites villes,<sup>d</sup> jouant un rôle décisif dans l'industrialisation du Danemark.<sup>e</sup>

Source : Équipe du Rapport sur le développement dans le monde 2009.

a. Henriksen, 2003.

b. Henriksen, 2003.

c. Henriksen, 2003.

d. Pedersen, 1990.

e. Christensen, 2004, p. 1.

Les parcours de développement de l'Amérique du Nord et de l'Amérique latine devaient diverger de manière radicale. En Amérique latine, les colons espagnols ont octroyé à quelques individus de grandes étendues de terres ainsi que le droit de taxer la population local. Des droits de propriété communautaires coutumiers ont déterminé l'utilisation des sols, réduisant ainsi la disposition des populations de se déplacer. En Amérique du Nord, par contre, il y a eu peu de barrières à l'acquisition de terres, ce qui a créé des marchés fonciers ainsi qu'un secteur agricole principalement géré par des propriétaires à la frontière occidentale.<sup>9</sup> Le *Homestead Act* de 1862 aux États-Unis a octroyé à chaque individu un droit de possession de 160 acres de terres publiques inoccupées, ce qui a constitué les prémices d'un système solide de droits de propriété.

Le rôle des droits de propriété individuels correctement appliqués se confirme dans les recherches actuelles. Une étude réalisée dans 80 pays révèle que la qualité des institutions contribue davantage à la croissance dans le long terme que des facteurs géographiques ou l'ouverture d'un pays aux échanges commerciaux.<sup>10</sup> Une autre étude réalisée dans 75 pays révèle que la garantie des droits de propriété, évaluée selon un indice lié aux risques d'expropriation, contribue au développement. Et lorsque de telles retombées institutionnelles sont prises en compte, la géographie physique a de faibles effets sur le revenu moyen d'un pays.<sup>11</sup>

Dans les zones à urbanisation naissante ou dans les pays où la part rurale est importante, les institutions qui régissent les droits de propriété peuvent à la fois constituer la base et la majeure partie des mesures politiques visant à une urbanisation rapide et durable. Par contre, lorsque la propriété privée foncière est inexistante et que les droits de propriété sont imprécis, les transactions foncières et l'urbanisation peuvent devenir des sources de dissensions. Dans les zones rurales en Chine, par exemple, l'actif foncier appartient à la communauté et il est déconseillé, voire interdit, aux migrants de se défaire de leurs propriétés louées à bail lorsqu'ils vont vivre dans les villes. Dans ce pays, la reconversion des terres à des fins industrielles engendre des conflits sociaux car les agriculteurs s'opposent à la confiscation de « leurs » terres sans une compensation adaptée. Le problème est semblable dans de nombreux pays subsahariens, où 90 % des terres sont communautaires.

*Les réglementations en termes d'utilisation des sols et de construction prennent de l'importance à mesure que l'urbanisation avance.* Les gouvernements régulent les marchés fonciers pour deux raisons. Premièrement, la réglementation peut assurer une répartition adaptée des terres pour

différents usages, qui s'oppose par exemple à l'implantation d'usines très polluantes dans des zones résidentielles. Deuxièmement, elle peut assurer l'intégration des usages publics et privés des terres, en dégagant par exemple de l'espace pour des infrastructures de transport dans des zones densément peuplées. Toutefois, il arrive que la réglementation de l'utilisation des terres soit trop extrême, affectant l'équilibre fragile qui existe entre l'intérêt public et les opportunités privées.

L'avenir d'une ville dépend de la confiance des investisseurs dans ses perspectives et sa réactivité aux changements futurs en matière de demande foncière. Des réglementations trop strictes affectent la confiance des investisseurs et biaisent inutilement les marchés du logement. Prenons la ville de Mumbai.<sup>12</sup> Des réglementations foncières et de construction trop restrictives ont inutilement poussé à la hausse le prix des terres et des propriétés, ce qui a entravé la compétitivité de la ville. Les réglementations concernant la hauteur des constructions réduisent les immeubles de Mumbai à un cinquième ou un dixième du nombre d'étages autorisé dans les villes principales d'autres pays. La topographie de la ville devrait présenter un modèle à forte densité semblable à celui de Hong Kong (Chine), mais il s'agit au contraire d'une ville avec essentiellement des bâtiments bas (voir encadré 7.3). La moitié des travailleurs pauvres se déplacent sur moins de 2 kilomètres pour travailler.

Des restrictions strictes en matière de reconversion du territoire entraînent des pénuries de logements abordables, ce qui pénalise les personnes migrant dans les villes. Pour cette raison, le rapport moyen entre les revenus annuels moyens d'un foyer et le prix moyen d'une habitation dans de nombreuses villes africaines et asiatiques est le double de celui de nombreuses grandes villes des États-Unis.<sup>13</sup> Le revenu par habitant au Bangladesh est de 1 230 dollars, ce qui représente moins de 3 % du revenu par habitant aux États-Unis, qui s'élève à 44 070 dollars.<sup>14</sup> Toutefois à Dhaka, les prix fonciers de premier ordre sont proches de ceux qui prévalent à New York. Jusqu'à 20 % des quartiers du centre-ville connaissent une déficience de services. Des étendues de terres publiques, situées en zone centrale, demeurent inexploitées et sous-développées, alors que les zones restantes sont utilisées pour des activités à faible valeur ajoutée (un cantonnement, des logements publics et des zones résidentielles pour les employés du gouvernement).

Des paramètres stricts de développement foncier — y compris les tailles minimales des parcelles, les largeurs des routes, les marges de reculement et les espaces réservés aux équipements communautaires — excluent une majorité de familles de la propriété foncière officielle. Bien

### ENCADRÉ 7.3 *Bombay lutte contre les marchés, et plus de la moitié de la population de Mumbai vit dans les bidonvilles*

Les leçons à tirer de la ville de Mumbai, précédemment appelée Bombay, donnent à réfléchir. Dans les années 60 et 70, les urbanistes établirent que la population de Bombay devait être maintenue à environ 7 millions d'habitants. Les réglementations foncières et les mesures politiques en termes d'infrastructure furent élaborées en conséquence. Cependant, les populations envahirent quand même la ville, la rendant actuellement plus de deux fois plus grande qu'il n'avait été projeté, et présentant la densité démographique la plus forte parmi toutes les zones métropolitaines du monde. Les estimations indiquent que 54 % des 16 millions d'habitants de Mumbai vivent à présent dans des bidonvilles, un autre quart se logeant dans des appartements délabrés.

Les réglementations relatives au rapport plancher-sol (RPS)<sup>a</sup> à Mumbai furent instaurées en 1964, spécifiant la surface maximale de construction pour chaque mètre carré de terrain. Ce rapport fut fixé à 4,5 à Mumbai. La pratique courante des villes dont les terres sont limitées consiste à augmenter le RPS au fil des années, afin de s'adapter à la croissance

urbaine, à l'instar de Manhattan, Singapour, Hong Kong (Chine) et Shanghai. À l'inverse, la Corporation municipale du Grand Mumbai prit la direction opposée, rabaissant le RPS autorisé à 1,33 en 1991. Presque tous les bâtiments de Mumbai dont le RPS dépasse 4,5 furent construits avant 1964. Selon les règles en vigueur jusqu'à dernièrement, les nouveaux bâtiments, y compris ceux du quartier central des affaires, sont soumis au RPS de 1,33. En conséquence, la consommation d'espace à Mumbai atteint en moyenne 4 m<sup>2</sup>, bien en dessous des 12 m<sup>2</sup> de Shanghai ou des plus de 20 m<sup>2</sup> de Moscou.

En attendant, le coût élevé des logements représente jusqu'à 15 à 20 % du salaire d'une famille à faibles revenus. Les réglementations en termes de contrôle des loyers gèlent 30 % du parc de logements de Mumbai, laissant ces derniers dans un état délabré en raison du peu d'intérêt porté par les propriétaires envers de tels investissements. De faibles droits de propriété impliquent que seuls 10 % du parc de logements détiennent un titre légal, et le réaménagement du territoire s'en voit donc

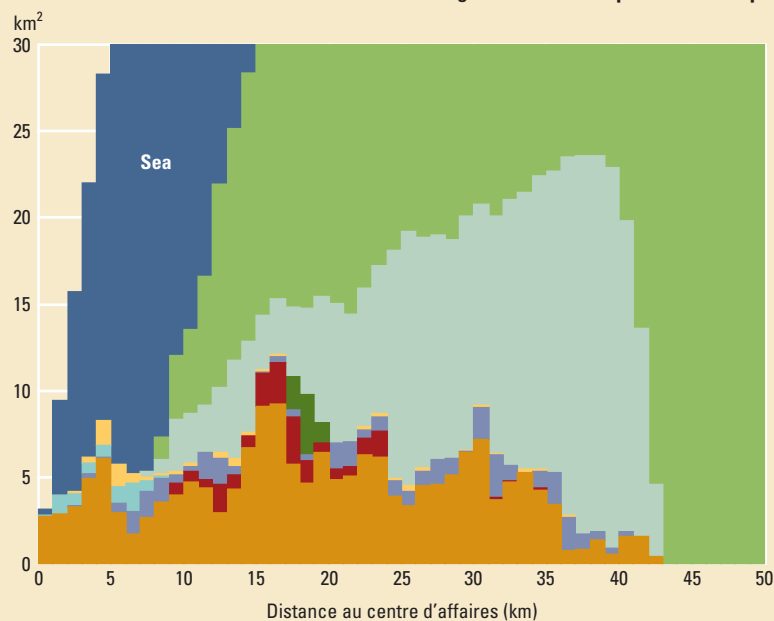
restreint. Le gouvernement tire ses recettes des impôts fonciers et de la hausse des prix de l'immobilier, et est donc peu incité à s'opposer aux groupes qui luttent contre l'assouplissement des restrictions concernant la hauteur des constructions.

Il en résulte un cercle vicieux de pénuries d'offres et de prix fonciers élevés. Mumbai glissa de la 25<sup>e</sup> à la 40<sup>e</sup> place du classement des « meilleures villes d'affaires » entre 1995 et 1999. Elle demeure la ville d'affaires numéro un en Inde, dépassant Chennai et Bangalore en termes d'investissements en 2007 et représentant la première destination des migrants nationaux. Toutefois, la vitesse à laquelle elle réforme ses réglementations et développe son infrastructure sera décisive quant à la durée du maintien de cette position.

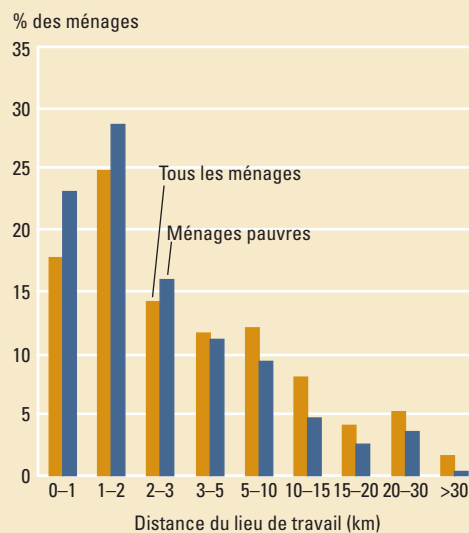
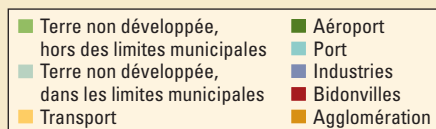
Source : Équipe du Rapport sur le développement dans le monde 2009 ; Bertrand, 2003.

a. Le RPS est le rapport entre l'espace total au sol d'un bâtiment et la surface du terrain sur lequel il est construit. Par exemple, imaginons qu'un bâtiment recouvre la moitié d'un terrain d'une surface de 1 000 m<sup>2</sup>. Si ce bâtiment est composé de 10 étages, il présente un RPS de 5.

#### La terre devrait être mieux utilisée à Mumbai et les gens ne devraient pas vivre aussi près de leur lieu de travail



Source : Bertaud, 2003.



Source : Baker et al., 2005.

que le terrain sous-jacent puisse être porteur d'un titre, l'habitation est en effet tenue pour illégale à cause de la non-conformité aux normes officielles de construction. Sans un assouplissement des normes, les avantages d'un titre légal se perdent.

De telles dispositions légales contribuent également à la bureaucratie et à un coût excessif du logement.<sup>15</sup> À Addis-Abeba, des normes de construction élevées ont relégué de nombreuses familles à faibles revenus à la détention de



« propriétés illégales », alors qu'autrement elles auraient pu posséder un titre négociable.<sup>16</sup>

En 1979, par la promulgation d'une réglementation nationale sur l'utilisation des sols établissant la surface minimale d'un terrain à 125 m<sup>2</sup> avec une façade de 5 m, le gouvernement fédéral du Brésil a de fait exclu de nombreux habitants à faibles revenus d'un accès à la terre dans le secteur officiel. De nombreux aménagements suburbains destinés aux occupants à faibles revenus n'ont pas été en mesure de respecter le critère de 125 m<sup>2</sup>, mais étaient construits sur des terres appartenant à des promoteurs. En dehors du secteur officiel, de tels aménagements n'ont pu légalement bénéficier des services publics. Par conséquent, plus de la moitié de la population des capitales régionales, telles que Recife et Salvador, vit dans des bidonvilles ou des zones informelles.<sup>17, 18</sup> Ce n'est qu'après la démocratisation de 1988 que les villes ont été incitées à fournir des services au secteur informel. Bien que la condition concernant la taille minimale nationale des terrains existe toujours, certaines zones ont pu être décrétées comme Zones spéciales d'intérêt social et dispensées de cette exigence dans le cadre d'une enveloppe destinée à sécuriser les régimes fonciers et à améliorer les services.

Les restrictions du marché foncier peuvent engendrer des retombées défavorables sur les économies urbaines et affaiblir les instruments servant à développer l'urbanisation. À moins que des institutions de base pour les marchés fonciers et les services sociaux n'existent, le développement des infrastructures sera entravé et les interventions ciblées sur le plan spatial seront probablement inefficaces. Par exemple, les prix des terres gonflés artificiellement du fait d'une réglementation trop extrême compromettent les subventions au logement, augmentent le coût de l'élimination des bidonvilles, et rendent le financement du logement inaccessible.

*Les réglementations du financement du logement ont une incidence sur l'urbanisation.* Depuis la déréglementation des systèmes financiers au cours de la deuxième moitié des années 80, les financements du logement basés sur le marché ont rapidement augmenté. Les marchés hypothécaires résidentiels représentent à présent plus de 40 % du produit intérieur brut (PIB) des pays développés. Cependant, ceux des pays en développement sont bien inférieurs, atteignant en moyenne moins de 10 % du PIB.<sup>19</sup> Le rôle des pouvoirs publics doit consister à stimuler un engagement privé bien réglementé. À titre d'exemple, des initiatives privées semblables à celles développées par la Grameen Bank au Bangladesh, par Bancosol en Bolivie et par la Housing Development and Finance Corporation en

Inde démontrent que les prêts sans garanties peuvent alimenter le financement du logement, même dans les pays où la mise en place des systèmes financiers est encore récente et où les structures législatives et réglementaires sont faibles. Un bon début peut consister à établir les fondements juridiques de contrats d'hypothèque simples, applicables et réfléchis. Lorsque le système financier d'un pays se développe et devient bien établi, le secteur public peut favoriser l'émergence d'un marché hypothécaire secondaire, développer des produits financiers innovants et renforcer la titrisation des hypothèques.<sup>20</sup>

Les logements qui sont la propriété de l'occupant et qui représentent en général le bien individuel le plus important d'un foyer jouent un rôle majeur dans la génération de richesses, la sécurité sociale et la politique. Les personnes qui sont propriétaires de leur maison ou qui bénéficient de la jouissance d'un bien résidentiel à des conditions favorables s'impliquent davantage dans la vie de leur communauté et sont donc plus portées à faire pression pour la réduction de la criminalité, le renforcement de la gouvernance et l'amélioration des conditions environnementales locales.<sup>21</sup>

### *Des infrastructures spatialement connectives pour réduire la distance à la densité*

Les mesures politiques destinées à unifier les marchés fonciers et à favoriser la mobilité des travailleurs restent importantes dans le développement de la densité économique, et ce, à toutes les étapes de l'urbanisation. Mais pour gérer les défis plus complexes d'une urbanisation qui avance, elles ne suffisent pas. À Séoul et à Shanghai, la vitesse moyenne de la circulation dans le centre-ville est de 8 km/h ; à Bangkok, Manille et Mexico, elle est de 10 km/h ou moins ; à Kuala Lumpur et à São Paulo, elle atteint 15 km/h ou moins. Les travailleurs de Djakarta, Kinshasa, Lagos et Manille ont en moyenne 75 minutes de trajet pour gagner leur lieu de travail.<sup>22</sup> Dans de telles zones, la congestion peut miner les avantages d'une densité croissante. En tant que priorités d'une urbanisation globale, une infrastructure spatialement connective doit donc s'aligner à des institutions spatialement neutres.

*Les infrastructures connectives ont besoin d'institutions.* Les villes prospères répondent à l'intensification des embouteillages par le biais d'une infrastructure spatialement connective. Néanmoins, dans les grandes villes ayant réussi leur urbanisation, un marché foncier fluide et des autorités locales détenant les pouvoirs nécessaires ont précédé le développement de telles infrastructures (ou l'ont accompagné, dans le cas des urbanisations les plus rapides). Le séquençage des politiques doit consister en

des mesures spatialement neutres afin que des conditions adaptées à la concentration économique soient créées et suivies de politiques connectives pour gérer la congestion. Le Royaume-Uni du 19<sup>e</sup> siècle illustre bien cette considération : avec des systèmes de gouvernement qui variaient sensiblement d'une ville à l'autre, le *Reform Act* de 1832 et le *Municipal Corporations Act* de 1835 ont amené une régularisation des attributions des autorités municipales.<sup>23</sup> Ces dernières ont pu s'approprier les réseaux privés de canalisation d'égout, d'eau et de gaz. Dans les années 1880, elles avaient commencé à faire l'acquisition de terrains pour faire concurrence aux services privés, aux transports et à d'autres services. Ce faisant, elles ont procédé à la fusion de l'ensemble confus de réseaux privés pré-existants, en séparant les réseaux d'égouts et d'évacuation des eaux des systèmes d'alimentation en eau, et en rendant les services élémentaires accessibles aux zones pauvres.<sup>24</sup> La *Land Enquiry Commission* a reconnu que les questions relatives aux terrains et à l'infrastructure spatialement connective étaient liées. « *La propriété foncière municipale, l'aménagement urbain et le développement du système de transports en commun iront de pair, et seront mutuellement complémentaires* ». <sup>25</sup> À la fin du 19<sup>e</sup> siècle, les institutions qui régissaient les marchés fonciers s'affermisssaient et s'adaptaient aux exigences urbaines changeantes.<sup>26</sup>

Avec un tel contexte comme arrière-plan, le Royaume-Uni a connu une urbanisation rapide. En 1830, le PIB moyen par habitant était de 1 749 dollars (aux prix internationaux de 1990), correspondant plus ou moins à ceux du Honduras, du Mozambique et du Pakistan en 2003.<sup>27</sup> La part urbaine passa de 28 % en 1830 à 69 % en 1910.<sup>28</sup> À la tête de la hiérarchie urbaine : Londres, dont la population est passée de 2 millions d'habitants en 1830 à 6,6 millions en 1900.<sup>29</sup>

*Les institutions et les infrastructures doivent constamment évoluer.* À mesure que les zones s'urbanisent et les pays se développent, les réseaux de transports publics deviennent plus complexes, et les institutions comme la législation qui régit l'utilisation des sols doivent aussi s'adapter. La construction d'un nouveau réseau de transports demande l'acquisition de terrains adjacents, et il est possible que les personnes réfractaires peuvent soutirer des loyers colossaux ou contrecarrer complètement le projet. Des expropriations (appelés « domaine éminent » aux États-Unis) peuvent devenir nécessaires et être accompagnés de garanties d'une juste compensation pour les propriétaires des terrains. Une autre garantie consiste à rendre d'usage public les terrains acquis, bien que l'interprétation que l'on peut donner de sa portée soit sujette à controverse.

Les États-Unis présentaient un système de droits de propriété relativement bien élaboré dès le milieu du 19<sup>e</sup> siècle. À mesure que le réseau de transports de New York se développait et que les besoins de la ville se modifiaient au cours du dernier siècle, ses institutions se sont améliorées. La *Zoning Resolution* de 1916 a été amendée pour répondre aux changements relatifs à la population et à l'utilisation des sols. Des vagues d'immigration ont contribué à l'augmentation de la population de la ville, qui est passée de 5 millions d'habitants en 1916 à près de 8 millions en 1960. De nouvelles lignes de transports collectifs et des couloirs de croissance ont été créés. Et avec l'essor de la production d'automobiles en grandes séries, l'immatriculation des voitures dans l'État de New York a explosé, passant de 93 000 en 1915 à environ 2 millions en 1930.<sup>30</sup> La *City Planning Commission* a été mise sur pied en 1938 pour gérer une urbanisation toujours plus complexe. À la suite d'une série d'études et de débats publics, la *Zoning Resolution* de 1916 a été remplacée en 1961. La nouvelle résolution comportait des exigences en termes de stationnement et mettait l'accent sur l'utilisation des espaces libres.

Bien que basés sur les principales théories d'aménagement de l'époque, certains aspects de ces politiques de zonage ont montré des limitations au fil des années. L'accent sur les espaces libres a quelques fois abouti à la construction de bâtiments qui écrasent leur entourage. De nouvelles approches ont été développées depuis visant à s'assurer que la reconversion des terrains réponde mieux aux besoins de changements. Une approche plus flexible du département de l'urbanisme encourage une combinaison d'utilisations créant une configuration des rues telle qu'elle puisse soutenir la densité croissante.<sup>31</sup>

New York constitue une bonne illustration des institutions spatialement neutres et évolutives nécessaires aux politiques connectives sur le plan spatial. L'interaction entre elles a permis en effet à la densité de Manhattan, du Bronx, de Brooklyn et de Queens de passer de 230 habitants au km<sup>2</sup> en 1820 à plus de 5 000 en 1900 et à environ 12 000 aujourd'hui. *Une urbanisation réussie demande la mise en connection de zones toujours plus vastes.* La densité engendre inévitablement l'encombrement

New York démontre les énormes avantages d'un réseau métropolitain efficace dans la réduction de la congestion tout en favorisant la densité. La clé, c'est un système intégré de transports en commun (voir encadré 7.4). Les gratte-ciel et les centres-villes denses sont seulement concevables lorsque des milliers d'employés de bureau peuvent être efficacement transportés vers leur lieu d'activité dans le centre-ville.

### ENCADRÉ 7.4 *Accroître l'étendue de New York*

Le réseau du métro à New York est devenu l'un des plus empruntés et des plus vastes du monde : il transporte quotidiennement près de 5 millions de passagers sur 26 lignes qui couvrent 1 290 km de voies. À mesure que la zone métropolitaine de New York s'est agrandie, les réseaux de transport par bus et les lignes ferroviaires se sont développés. Le système de transport par voie ferrée de New York est le plus vaste des États-Unis, comportant environ 250 stations et 20 lignes au service de plus de 150 millions de voyageurs par an.<sup>a</sup>

Les transports publics de New York sont apparus à la fin des années 1820 avec des omnibus tirés par des chevaux. La première ligne de tramway à vapeur a été ouverte en 1883. En 1909, les trolleybus électriques les ont remplacés et ont circulé pendant 70 ans dans les cinq arrondissements de New York. La première ligne aérienne (« el ») sur une voie ferrée à câbles s'est ouverte en 1868. En 1880, la plupart des habitants de Manhattan se trouvaient dans un rayon de 19 minutes à pied d'un « el », qui transportait les passagers par-dessus les rues encombrées.

New York a connu une immigration rapide au milieu des années 1880. Le surpeuplement était courant. Les rues devenaient plus encombrées. Comme à Londres, un réseau ferroviaire souterrain a été considéré comme un moyen nécessaire. Toutefois, il a fallu qu'une tempête de neige paralyse entièrement les rues en mars 1888 pour déclencher la création d'un système ferroviaire souterrain. Le métro a été à la fois conçu pour le déplacement des gens dans Manhattan et pour la connexion aux endroits non développés.

Après des années de négociations politiques, un projet de métro a été ratifié en 1894. En 1904, la Interborough Rapid Transit Company a lancé son service et a

transporté plus de 100 000 voyageurs le jour de la cérémonie d'inauguration. Les métros, roulant à près de 65 km/h, étaient bien plus rapides que les trolleys (10 km/h) ou que les trains aériens (19 km/h). Plus de gens pouvaient dès lors être transportés à des vitesses plus élevées.

Le développement du réseau de transports de manière suffisamment rapide pour s'adapter à la croissance démographique a été une lutte interminable. Une grande partie du réseau du métro actuellement en service a été construite entre 1913 et 1931. Le nombre annuel de voyageurs en train est passé de 500 millions en 1901 à 2,5 milliards en 1929.<sup>b</sup> En 1940, la ville a procédé à la fusion des trois lignes de métro indépendantes appartenant aux publics, permettant ainsi une approche plus intégrée du développement des transports.

Il en résulte comme bénéfice une urbanisation d'inclusion durable. La *Metropolitan Transportation Authority* de New York dessert une région de 13 000 km<sup>2</sup> depuis 1968. Selon le recensement de 2000 aux États-Unis, New York est le seul lieu du pays où moins de la moitié des foyers possède une voiture — les chiffres sont encore plus bas à Manhattan, avec moins d'un quart des foyers — par rapport aux 92 % au niveau national. Un usager des transports en commun sur trois aux États-Unis et deux-tiers des voyageurs en train du pays sont des habitants de New York et de sa périphérie.<sup>c</sup>

Source : Équipe du Rapport sur le développement dans le monde 2009.

a. *New York City Transit Museum Teacher Resource Center* ; *Port Authority of New York and New Jersey Official Web site*.

b. *New York City Transit Museum Teacher Resource Center*.

c. *New York City Transit Museum Teacher Resource Center*.

Le succès à long terme n'exclut pas d'occasionnelles périodes de congestion, mais il nécessite vraiment des institutions flexibles. Une brochure britannique publiée en 1860 faisait remarquer que :

[D]e jour en jour, et d'année en année, les rues de Londres deviennent de plus en plus encombrées et (...) vont obligatoirement aboutir à un blocage total entre Westminster et la City, à moins qu'une solution plus efficace ne soit trouvée. La grande City se tient comme menottée, haletante et épuisée sous le poids de sa propre richesse.<sup>32</sup>

La congestion de Londres ne parut pas plus près d'une solution en 1939, avec une circulation moyenne à 8 miles par heure,<sup>33</sup> ce qui n'était pas si différent des 10-11 miles par heure dans le centre de la ville aujourd'hui.<sup>34</sup> Ceci peut suggérer un « niveau d'équilibre » de la congestion.

La densité économique de la ville correspondant à cet équilibre dépend de la qualité de l'infrastructure spatialement connective. Ainsi, la valeur de l'investissement additionnel ne réside pas tant dans la résorption à long terme de la congestion que dans la croissance continue de la densité économique quel que soit le niveau de congestion. La congestion est le résultat de la substitution d'une ressource rare (le temps de trajet) à une ressource encore plus rare (la terre). Il ne serait pas efficace d'allouer aux routes une surface de terres urbaines telle que la congestion en serait complètement éliminée. Il est probable qu'une certaine congestion urbaine soit optimale, ne serait-ce que pour pousser les décideurs politiques à revoir et mettre à jour les institutions et infrastructures.

À mesure que les villes se spécialisent, l'infrastructure interurbaine devient une priorité dans les zones les plus dynamiques. Une symbiose existe entre les villes et leurs périphéries, mais les relations économiques associent également d'autres villes au sein d'une hiérarchie urbaine. Les liaisons entre les villes grâce aux transports renforcent les économies d'agglomération et génèrent des fonctions spécialisées et complémentaires. Aux États-Unis, la mégapole qui s'étend le long de la côte nord-est depuis Boston, à travers New York, Philadelphie et Baltimore jusqu'à Washington, est reliée par des autoroutes et des chemins de fer (la première connexion pour les trains de marchandises a été établie en 1827 entre Baltimore et Washington).<sup>35</sup> Le Japon a également investi dans des infrastructures spatialement connectives pour relier ses deux plus grandes agglomérations, Tokyo-Yokohama et Osaka-Kobe (voir encadré 7.4).

Dans la République de Corée, Séoul-Incheon (au nord-ouest) et Pusan (la deuxième ville du pays, à la pointe sud-est) ont été reliées par la ligne ferroviaire Gyeongbu dès 1905, et par l'autoroute Gyeongbu de plus de 400 km de long en 1970. En 2004, le train super-express — le *Korea Train Express* — a relié les deux villes en deux heures de trajet. Dans le delta de la rivière des Perles, région de Chine truffée d'usines et entrelacée d'autoroutes, les économies de plusieurs villes sont connectées de manière si efficace que, selon le directeur général d'une grande unité de fabrication de produits d'électronique, « en pratique, nous pouvons être considérés comme une vaste usine unique éparpillée à travers le territoire ».

La gestion de la demande et les transports en commun favorisent le développement de densités plus fortes. Il existe de nombreux instruments pour augmenter la mobilité, dont par exemple<sup>36</sup>

- L'amélioration des choix de transport, par exemple à travers une meilleure gestion du

### ENCADRÉ 7.5 La promotion de la concentration au Japon de 1860 à 1980 : des politiques spatialement connectives pour Tokyo-Yokohama et Osaka-Kobe

Le secteur industriel du Japon est concentré sur le plan spatial, tendance que l'on peut retrouver en remontant jusqu'à l'ère Meiji, qui a démarré dans les années 1860. À Tokyo, les usines de l'État de même que les complexes industriels privés étaient concentrés le long de la rivière principale. De petits ateliers d'assemblage de machines se sont regroupés progressivement, et les activités industrielles se sont développées vers le sud le long de la nouvelle voie de chemin de fer Tokaido reliant Tokyo, Yokohama et les zones plus au sud.

Après la Seconde guerre mondiale, lorsque les exportations vers les États-Unis ont commencé à s'accroître, la production industrielle s'est concentrée dans la zone industrielle de Keihin autour de Tokyo et de Yokohama, ainsi que dans la zone industrielle de Hanshin autour d'Osaka et de Kobe. Ces aménagements ont entraîné d'importants embouteillages, des pénuries d'eau et la pollution de l'air et de l'eau. En 1962, le gouvernement japonais a réagi en instaurant le *Zenro* — Plan de développement spatial intégré — qui a amené un développement brutal dans la ceinture industrielle du Pacifique en reliant les principales zones agglomérées entre Tokyo et Osaka et en établissant de nouvelles zones industrielles entre elles. Les différents investissements comprenaient la mise en service du train super-express (Shinkansen) ainsi que d'autres voies ferrées, autoroutes et ports principaux (voir carte ci-contre).

Malgré de gros investissements en infrastructure dans les nouveaux clusters industriels des régions plus reculées, ces pôles n'ont pas été en mesure d'attirer les industries situées dans la ceinture du Pacifique. Pendant l'ère de croissance miraculeuse des années 50 à 70, les entreprises industrielles sont demeurées spatialement concentrées à cause de la mobilité de la main-d'œuvre, et ce, malgré le fait que des délocalisations massives d'entreprises des zones centrales encombrées vers les nouvelles zones industrielles environnantes se sont produites. Les entreprises qui sont restées dans les pôles centraux urbains ont revalorisé leur production standard en la remplaçant par des produits de haute technologie et par de nouveaux modèles, en tirant profit des économies d'urbanisation accumulées à travers diverses activités économiques et de vastes réservoirs de compétences et de savoir-faire. D'autres entreprises ont maintenu leurs fonctions centrales de gestion dans les agglomérations initiales afin de bénéficier des avantages des communications face à face avec les banques, les organismes gouvernementaux et les établissements industriels clés.

Les entreprises industrielles qui ont quitté les centres industriels traditionnels pour former

de nouveaux pôles industriels étaient pour la plupart des exportateurs de machines et d'appareils électroniques. Elles ont continué à tirer parti des économies de localisation en produisant des produits liés et semblables dans de nouvelles zones de regroupement. Leur situation le long de l'autoroute Tomei qui relie Tokyo à Nagoya a permis un accès facile à leurs marchés ainsi qu'aux entreprises high-tech situées dans les centres urbains.

La répartition géographique des industries sur plusieurs décennies de croissance rapide a illustré les efforts du gouvernement à favoriser

la concentration tout en évitant les coûts de temps et de déchets liés à une densité croissante. Ces efforts n'ont pas épuisé les motivations de profit des entreprises, mais ont renforcé au contraire les économies d'agglomération. Les mesures politiques du gouvernement et les forces du marché se sont mutuellement renforcées sur le plan spatial pour soutenir la croissance économique.

Source : Contribution de Keijiro Otsuka & Megumi Muto.

#### Au Japon, les bonnes connexions routières et ferroviaires entre les villes facilite les économies d'agglomération à Tokyo-Yokohama (Keihin) et à Osaka-Kobe (Hanshin)



Source : Équipe du Rapport sur le développement dans le monde 2009.

transit qui permet d'intensifier l'utilisation ou qui privilégie les véhicules à taux d'occupation élevés

- La gestion de l'utilisation des sols, par le biais d'un développement ciblé sur le transit
- Le lancement de mesures politiques et de programmes généraux, tels que des réformes

ou une croissance astucieuse qui privilégie les nouveaux aménagements le long des parcours de transports en commun établis



liées au marché et à la gestion du transport de marchandises

Les mécanismes de taxation peuvent être vraiment efficaces dans l'optimisation de l'utilisation de véhicules privés. La mise aux enchères des permis pour l'achat de voitures à Singapour est une mesure extrême mais efficace. En y ajoutant les taxes automobiles, le coût d'une voiture à Singapour est quatre à cinq fois le prix au niveau mondial. Les routes à péage classiques, bien qu'appropriées pour les transports terrestres, ne sont pas applicables dans les villes. Cependant, Amsterdam, Londres et Stockholm ont aussi institué des systèmes payants qui donnent un prix à l'utilisation des routes en fonction du moment de la journée et du niveau de congestion, réduisant ainsi de manière radicale la circulation en période de pointe ainsi que les émissions de gaz. Les flux de revenus provenant des taxes liées à la congestion ont été assignés aux réinvestissements dans les transports en commun. Mais de tels programmes nécessitent un important investissement technologique pour garantir une collecte efficace des contributions.

De simples réglementations ou plans de circulation pour réduire le nombre de véhicules dans des secteurs spécifiques ou dans l'ensemble d'une ville sont plus faciles à mettre en place. À Téhéran, la pénétration dans certaines parties du centre-ville est limitée à la circulation tout à fait indispensable. Les villes de Budapest et de Buenos-Aires présentent des zones exclusivement piétonnes au centre-ville, facilement accessibles par les transports en commun. Göteborg (Suède) et Brême (Allemagne) limitent les liaisons en véhicules privés entre différentes zones (« cellules »), favorisant ainsi les transports publics. La ville de Chandigarh en Inde a construit quelques 160 km de larges pistes cyclables pour alléger la circulation des grandes artères.<sup>37</sup> La contrainte la plus courante qui soit appliquée est celle qui limite l'utilisation de véhicules certains jours en fonction du numéro de leur plaque d'immatriculation, comme par exemple à Athènes, Bogotá, Lagos, Manille, Mexico, Santiago, São Paulo, Séoul et Singapour. De telles mesures se sont révélées plus faciles à instaurer que prévu et ont fait l'objet d'une approbation générale de la part de la population.<sup>38</sup>

La gestion de la demande constitue le moyen le plus rentable d'accroître la mobilité. Toutefois, même avec les meilleures politiques en place, la circulation augmentera, notamment dans les villes en croissance rapide. Les investissements dans les infrastructures de transports en commun peuvent relier différents secteurs d'une ville et orienter l'utilisation des terrains et le développement urbain. Les transports collectifs rapides comprennent les métros, les réseaux ferroviaires

suburbains et les voies réservées aux autobus, chacun présentant une capacité et des performances bien supérieures aux bus roulant sur des voies non dissociées et encombrées. Mais les réseaux ferroviaires suburbains et les métros demandent d'énormes investissements en termes de capital fixe, ce qui explique la hausse de popularité des voies réservées aux bus (et leur homologue plus sophistiqué, le « transport express en bus »).

Plus courantes dans les villes d'Amérique latine, les voies réservées aux bus coûtent environ 10 millions de dollars du kilomètre pour leur installation. Utilisées à Bogotá en Colombie, à Curitiba et São Paulo au Brésil et à Quito en Équateur, elles sont en projet ou en construction dans de nombreuses autres villes. Une alternative plus chère, dont le coût varie entre 10 et 30 millions de dollars le kilomètre, est le rail léger, une forme moderne de tram qui parcourt de courtes distances. Ce système alimente en général un réseau plus vaste de métro lourd. Les villes où le métro léger est présent incluent notamment Hong Kong (Chine), Kuala Lumpur, Singapour, Sydney et Tunis.

Le choix de transport collectif rapide le plus coûteux est le réseau de chemin de fer métropolitain, qui offre la capacité la plus importante. Les coûts de construction s'élèvent en moyenne à plus de 100 millions de dollars le kilomètre, ce qui explique qu'il y existe moins de 200 de ces réseaux à travers le monde, principalement dans les pays industrialisés.<sup>39</sup> Toutefois, le nombre de réseaux est en hausse : des métros ont été construits en Chine, en Inde et au Venezuela. Lorsque les villes atteignent une certaine taille et une certaine densité, le métro est le seul moyen de transport capable de déplacer un grand nombre de personnes vers des centres d'activité concentrés. Les avantages qui découlent de la possibilité de favoriser une telle densité comprennent des gains d'efficacité et de productivité, traditionnellement dans le secteur industriel, mais de plus en plus dans celui des services (voir chapitre 4). Ils permettent aussi de réduire la consommation d'énergie et la pollution et d'augmenter la compacité, ce qui intensifie les rapports humains et encourage les transports non motorisés pour les trajets courts intra-urbains. Les villes compactes et densément peuplées peuvent également répondre aux impératifs des changements climatiques (voir encadré 7.6).

Les transports publics, un succès en soi, ont encouragé de nouveaux aménagements en faveur de densités plus fortes, qui permettent à leur tour d'améliorer davantage les transports en commun tout en réduisant la distance économique entre les endroits. Gérer de tels ensembles demande de la patience et de la discipline



### ENCADRÉ 7.6 Les changements climatiques exigent une forme urbaine différente, et non pas une cadence d'urbanisation plus faible

L'urbanisation est associée à l'industrialisation, qui augmente les émissions de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>) et d'autres gaz à effet de serre. Et l'accroissement des richesses a tendance à être associé à une consommation d'énergie plus élevée, par exemple à travers la motorisation. Toutefois, les préoccupations à propos du climat ne signifient pas que l'urbanisation devrait être ralentie. La densité économique devrait peut-être même être favorisée davantage.

Les données à caractère historique remontant au 19<sup>e</sup> siècle indiquent que les pays riches actuels ont connu des émissions croissantes de carbone par habitant au fil de leur urbanisation et de leur industrialisation au cours du 20<sup>e</sup> siècle.<sup>a</sup> L'industrialisation, la motorisation et par conséquent les émissions de carbone dans les pays en développement suivent le parcours des pays développés dans leurs étapes antérieures de développement.<sup>b</sup> À titre d'exemple, les émissions de carbone par habitant en Allemagne ont doublé, passant de 0,8 tonnes métriques de carbone en 1880 à 1,6 tonnes métriques en 1900. Aux États-Unis et au Royaume-Uni, les émissions de carbone étaient d'environ 2,5 tonnes métriques en 1900. Les pays développés actuels présentent des émissions moyennes plus faibles équivalant au PIB par habitant de l'Allemagne, du Royaume-Uni et des États-Unis en 1880 et 1900. Les émissions de carbone au Botswana s'élevaient à 0,36 tonnes métriques par habitant en 1987 et à 0,57 tonnes métriques en 1996 (voir figure ci-contre).

La tendance dans la plupart des pays en développement semble indiquer que les émissions de carbone, tant globales que par habitant, vont continuer à augmenter. La réaction politique à propos de l'intensification prévue de l'urbanisation et des émissions de carbone dans les pays en développement ne devrait pas être de faire obstacle à la croissance des villes. Ceci ne serait ni réalisable ni souhaitable compte tenu des informations concernant la croissance et la diminution de la pauvreté. La croissance des villes — dont un grand nombre pourrait doubler de taille au cours des prochaines décennies — devrait plutôt être gérée pour créer des zones urbaines bien plus économes en carbone que ne le sont de nombreuses villes actuelles bien établies.

Les structures monocentriques et les densités élevées de population ont tendance à réduire la durée et le nombre de trajets motorisés.<sup>c</sup> Les villes compactes utilisent moins d'énergie pour les transports, consomment moins de terrains pour le logement et moins d'énergie pour le chauffage. Plusieurs études sont arrivées à la conclusion qu'une forte densité de population est inversement proportionnelle aux émissions de carbone.<sup>d</sup> Au niveau

national, la Suède et le Japon ont eu recours à des incitations et des réglementations pour réduire considérablement l'intensité des émissions de leurs économies. Sur le plan urbain, la même chose est réalisable en mettant l'accent sur la densité et des choix astucieux contribuant à réduire les distances. Cela nécessite des politiques d'utilisation des terrains qui privilégient la compacité et des politiques de transports donnant des orientations quant à la forme urbaine à adopter et fournissant des moyens de transport en commun pratiques et efficaces.<sup>e</sup>

Atlanta et Barcelone illustrent des scénarios alternatifs de croissance urbaine. À 2,5 et 2,8 millions d'habitants, la taille de leurs populations était similaire, mais la densité de population d'Atlanta était de six habitants par hectare en 1990, contre à 176 à Barcelone.<sup>f</sup> À Atlanta, la distance la plus longue possible entre deux points donnés à l'intérieur de la zone urbanisée est de 137 km, alors qu'à Barcelone, cette distance correspond à 37 km. Les émissions de CO<sub>2</sub> par habitant s'élevaient à 400 t à Atlanta, contre 38 t à Barcelone.<sup>g</sup> Le réseau du métro d'Atlanta a une longueur de 74 km, mais seulement 4 % de la population de la ville se trouve dans un rayon de 800 m d'une station de métro. La longueur du réseau du

métro de Barcelone est de 99 km, et 60 % de la population de la ville habite dans un rayon de 600 m d'une station de métro. Seulement 4,5 % des trajets se font par les transports en commun à Atlanta, ce qui est minime par rapport aux 30 % de Barcelone. Pour qu'Atlanta atteigne le degré d'accessibilité du métro de Barcelone, il faudrait construire 3 400 km de voies de métro supplémentaires et environ 2 800 nouvelles stations de métro. Cela permettrait au métro d'Atlanta de transporter le même nombre de passagers qu'à Barcelone, où le réseau est constitué de seulement 99 km de voies et de 136 stations.

La densité fait toute la différence.

Source : Équipe du Rapport sur le développement dans le monde 2009.

a. Marland, Boden & Andres, 2007..

b. Banque mondiale, 2002, figure 2.1 ; Lanne & Liski, 2003, figures 1, 4 et 5 ; données sur les pays en développement issues de [http://cdiac.esd.ornl.gov/ftp/ndp030/nation.1751\\_2004.ems](http://cdiac.esd.ornl.gov/ftp/ndp030/nation.1751_2004.ems)

c. Bento *et al.*, 2003.

d. Scholz, 2006 ; Vance & Hedel, 2006 ; Golob & Brownstone, 2005 ; Ingram, 1997 ; Union internationale des transports publics (UITP).

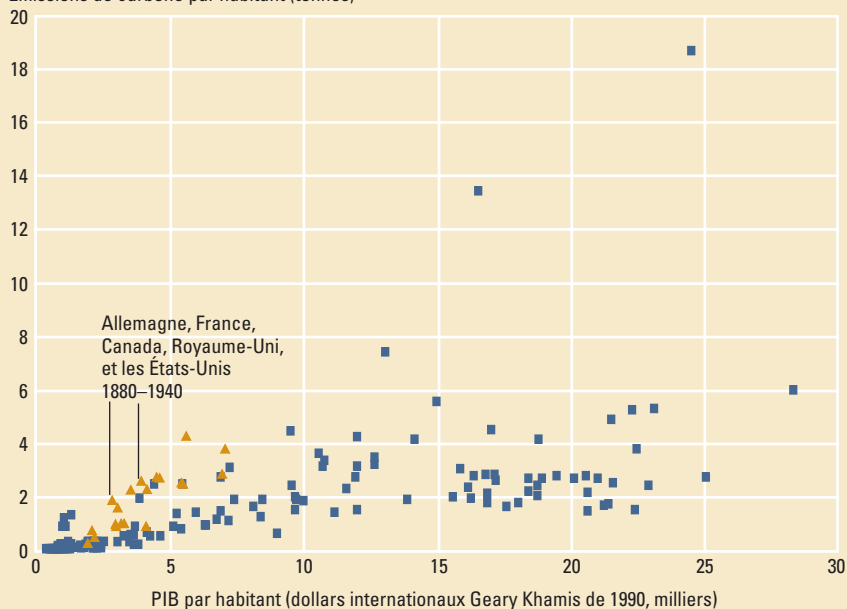
e. Bento *et al.*, 2003 ; Scholz, 2006 ; Vance & Hedel, 2006 ; Golob & Brownstone, 2005.

f. Bertaud, 2004.

g. Kenworthy, 2005.

#### Les pays peuvent changer leurs trajectoires énergétiques

Émissions de carbone par habitant (tonnes)



Sources : Les données mondiales sur les émissions de carbone peuvent être trouvées sur le site web de l'Oak Ridge Laboratory, Département de l'Énergie, sur [http://cdiac.esd.ornl.gov/ftp/ndp030/nation.1751\\_2004.ems](http://cdiac.esd.ornl.gov/ftp/ndp030/nation.1751_2004.ems) et dans Lanne & Liski, 2003.

de sorte à obtenir un développement ascendant de puis la base. L'établissement et le renforcement des institutions liées aux marchés fonciers et aux propriétés — y compris les droits

de propriété sécurisés, les réglementations flexibles pour l'utilisation des sols et la facilitation de leur reconversion — ne sont pas simples. Mais sans l'engagement envers ces institutions

et sans investissements dans les infrastructures connectives, les interventions ciblées pour gérer les bidonvilles seront vraisemblablement infructueuses.

***Des interventions spatialement ciblées pour réduire les divisions sociales et économiques***

Pour ce qui concerne le problème tridimensionnel que rencontrent les zones d'urbanisation avancée, des interventions spatialement ciblées doivent compléter des instruments spatialement neutres et connectifs pour régler les problèmes de divisions sociales et économiques à l'intérieur des limites des villes, soit le plus visiblement les bidonvilles. L'expérience montre que les efforts ciblés sur le plan spatial portent leurs fruits lorsqu'ils sont mis en œuvre dans les endroits où les marchés fonciers fonctionnent relativement bien, où les services sociaux sont largement accessibles, et où une infrastructure connective relie le cœur de la ville à sa périphérie.

*Les institutions et les infrastructures constituent les conditions préalables à des interventions réussies.* Des programmes réussis d'intégration de bidonvilles ont été élaborés en se basant sur des mesures politiques spatialement neutres et spatialement connectives. Cette intégration comprenait la mise sur pied d'institutions pour régir efficacement le fonctionnement du marché du logement, la fourniture spatialement neutre de services sociaux et élémentaires à tous les établissements et des investissements dans les infrastructures de transports pour relier les zones d'habitation nouvellement construites.

L'élimination des bidonvilles demande une base de dispositions législatives pour habiliter les autorités locales à agir et les institutions à favoriser une reconversion structurée des terres, d'un usage agricole à un usage résidentiel ou à d'autres fins. En parallèle, les aménagements suburbains sont rendus possibles à travers la fourniture de services publics et de services sociaux élémentaires accompagnés d'une amélioration continue de la connectivité des transports des villes vers leurs périphéries et les cantons avoisinants.

À Londres, le tollé général suscité par les conditions terribles de vie dans les bidonvilles victoriens a donné l'élan nécessaire au processus d'élimination et de revalorisation des bidonvilles. Néanmoins, différentes mesures pour le développement des marchés du logement et des réseaux de transport ont précédé ces efforts. Le *Housing of the Working Classes Act* de 1890 octroya aux autorités locales le pouvoir de procéder à la construction d'habitations pour les classes ouvrières et de raser les zones de logements inadéquats. Un amendement à cette loi a conféré

aux autorités locales le pouvoir de conserver les maisons construites dans le cadre des plans d'élimination des bidonvilles, ce qui a ouvert la voie à de futurs projets de logements publics. L'amélioration des transports était comprise dans les solutions à apporter, comme en témoignent les conférences tenues en 1901 avec pour thème « L'amélioration des moyens de locomotion comme première étape vers la résolution des difficultés de logement à Londres ». Ces conférences ont adopté une résolution à l'effet qu'« un réseau complet de transports à partir des centres urbains, peu coûteux, rapide et appartenant aux autorités municipales, est une étape primordiale dans le traitement du problème du logement ».<sup>40</sup> Les Londoniens avaient de toute évidence compris que les interventions ciblées doivent être précédées de mesures politiques connectives.

En effet, le lien entre les améliorations à apporter aux infrastructures de transports spatialement connectives et la solution au problème de Londres concernant les bidonvilles a été clairement établi dans le discours politique de l'époque. En 1890, la *Cheap Trains for London Workers Bill* a proposé l'extension de la fourniture des services et la réglementation supplémentaire des tarifs pour les trajets à bord des « trains ouvriers ». Les compagnies de chemins de fer privées avaient déjà été légalement forcées d'introduire ce type de trains en 1883, pour offrir des moyens de transport abordables aux travailleurs des classes ouvrières qui vivaient en banlieue mais gagnaient leur vie dans le centre de Londres. En baissant le coût des trajets, les banlieues ont pu se développer, engendrant ainsi la décongestion des zones centrales de Londres.

De même à la fin du 19<sup>e</sup> siècle et au début du 20<sup>e</sup> siècle, les gouvernements d'Amérique du Nord et d'Europe occidentale ont procédé à des opérations d'élimination des bidonvilles et de relogement à grande échelle. Les propriétaires des terres ont perçu une compensation, et les terres qui ont été dégagées ont été vendues pour des projets de réaménagement. Ces programmes n'auraient pu réussir sans le développement rapide des infrastructures de transport. De nouveaux réseaux de transport ont contribué à « ouvrir » les périphéries et les banlieues des villes, donnant un attrait aux habitations périurbaines à la fois pour les promoteurs immobiliers et les travailleurs urbains. L'exode vers les banlieues ainsi engendré était également à la fois la cause et la conséquence de la délocalisation de nombreuses industries lourdes vers les zones périphériques. Et elle a coïncidé avec l'expansion de services sociaux élémentaires et de loisirs.

*Les mesures politiques d'intégration des bidonvilles dans les villes ont fonctionné dans les endroits où les institutions et les infrastructures*

étaient adéquates. Après la Deuxième guerre mondiale, la Suède s'est rapidement urbanisée et la population de la ville de Stockholm a rapidement augmenté, passant de 741 000 habitants en 1950 à 1,39 millions en 1980.<sup>41</sup> Stockholm présentait un parc de logements insuffisant et délabré, avec des loyers élevés par rapport à la plupart des autres villes européennes.<sup>42</sup> En réaction à une telle situation, le gouvernement suédois a mis sur pied la *Royal Housing Commission* en 1945. Un plan de démolition des bidonvilles à Stockholm et dans les autres villes et de relogement des habitants déplacés des bidonvilles dans des logements locatifs fournis par l'État — dans des tours bien conçues à la périphérie de la ville, a été élaboré. La première génération de tours résidentielles intégrait la présence d'écoles, de centres médicaux et de centres commerciaux et de loisirs, ainsi que des centres de services. La connectivité spatiale vers les centres-villes était assurée par un accès aisé aux moyens de transport.<sup>43</sup>

Les autorités suédoises réussirent à continuellement améliorer les conditions de vie urbaines au cours des années 60 et 70. Grâce au *Million Homes Programme*, le gouvernement s'est fixé pour objectif d'éradiquer la misère et le surpeuplement des quartiers sensibles en construisant 100 000 nouvelles habitations par an entre 1965 et 1974, augmentant d'un tiers l'ensemble du parc de logements de la Suède avec 3 millions d'unités.<sup>44</sup> Les nouveaux aménagements offraient des services élémentaires, tels que l'éducation et les centres de soin, et étaient reliés aux centres d'emploi urbains par des systèmes de circulation bien planifiés.<sup>45</sup>

Des leçons similaires ont été tirées aux États-Unis. À la fin du 19<sup>e</sup> siècle, les philanthropes américains avaient fait prendre conscience du dénuement auquel étaient confrontés les habitants des bidonvilles. Ils ont fait pression pour que les réglementations en matière de construction garantissent des normes minimales pour l'édification de nouveaux immeubles d'habitation.<sup>46</sup> Toutefois, ce n'est qu'à partir des années 30 que le gouvernement s'est engagé dans la fourniture de logements.<sup>47</sup> À la suite de la Grande dépression, l'Administration autonome du logement des États-Unis a été constituée à travers le *Wagner-Steagall Housing Act* de 1937 ; cette loi autorisait les administrations locales en charge du logement de contracter des emprunts subventionnés leur permettant de financer l'éradication des zones délabrées et de faire construire des habitations de remplacement. Un cadre légal solide a donné les moyens aux autorités nationales et étatiques, aux organisations de la société civile et aux promoteurs privés de travailler de manière concertée à différents projets. De bons réseaux

de transports en commun intra-urbains ont relié les nouveaux centres de développement résidentiels aux économies urbaines locales. À mesure que l'infrastructure se développait davantage, et particulièrement à la suite de l'adoption du *Housing and Urban Development Act* de 1965, les habitants les mieux lotis ont quitté les centres-villes pour s'installer en banlieue.<sup>48</sup>

Une infrastructure connective améliorée est la condition préalable à l'application de mesures politiques pour traiter le problème des bidonvilles. Cela prend du temps, mais Hong Kong (Chine) et Singapour démontrent que le processus est réalisable sur plusieurs décennies plutôt que sur plusieurs siècles. En dépit des différences dans la rapidité d'exécution, l'ordonnancement des mesures politiques semble être le même : les politiques ciblées concernant l'intégration des bidonvilles ne peuvent précéder l'application de politiques géographiquement neutres et connectives (voir encadré 7.7).

### ENCADRÉ 7.7 Accélérée mais séquencée : l'intégration spatiale à Hong Kong (Chine) au 20<sup>e</sup> siècle

C'est avant la Seconde guerre mondiale que Hong Kong (Chine) a développé sa structure administrative et son cadre législatif régissant les marchés fonciers. En 1935, une prise de conscience croissante quant aux conditions de vie misérables dans les bidonvilles urbains a mené à la création d'une Commission pour le logement. Elle a été suivie de la *Town Planning Ordinance* de 1939, qui a mis sur pied un Comité d'aménagement urbain.

Cependant, la mise en œuvre concrète de l'ordonnance et des projets d'urbanisme à Hong Kong (Chine) ont dû attendre la promulgation de la *Town Planning Regulation* de 1954. Ce n'est qu'après le fameux incendie du bidonville de Shek Kip Mei en 1953 que de vrais efforts d'établissement de programmes de logements publics ont été faits. En 1965, le Groupe de travail sur l'éradication des bidonvilles a été mis sur pied. Il a fallu plus de 30 ans pour que Hong Kong (Chine), une ville toujours pressée, commence véritablement à régler le problème par le biais d'interventions spatialement ciblées. Hong Kong (Chine) a d'abord dû se consacrer au développement et au renforcement des institutions spatialement neutres régissant la gestion des marchés fonciers et du logement, et de l'infrastructure connective pour l'amélioration de l'utilisation des terres.

Le premier plan d'utilisation des terres et de zonage de Hong Kong — les « *Colony Outline Plan and Outline Zoning Plans* » — n'a été ébauché qu'en 1963. Les institutions spatialement neutres de Hong Kong ont dû être adaptées au fil du temps, à mesure que la ville se développait et que

l'urbanisation avançait. L'Ordonnance de 1939 a été amendée en 1958, en 1969 et en 1974.<sup>a</sup> Une fois établi le cadre d'urbanisme requis, Hong Kong (Chine) a été mieux placée pour appliquer des mesures politiques connectives sur le plan spatial dans les années 70. Ces mesures ont constitué une réaction nécessaire au doublement du nombre d'immatriculations automobiles en une décennie et à l'aggravation correspondante de la congestion qui a suivi, résultat de la croissance économique rapide de la ville d'environ 10 % par an.

Les institutions et les infrastructures ont marché, pour ainsi dire, main dans la main. Le gouvernement a été en mesure d'instituer l'Ordonnance de restriction temporaire de projets de construction (*Temporary Restriction of Building Development Ordinance*) de 1973 dans les zones de Pok Fu Lam et de Mid-Levels à Hong Kong (Chine), en s'appuyant sur la législation d'aménagement efficace alors en vigueur. La construction du métro MTR (*Mass Transit Railway*) à grande capacité a été stimulée à son tour, modifiant les restrictions concernant la hauteur maximale des constructions dans la zone autour de l'aéroport Kai Tak et précipitant la résolution du problème de surcharge des réseaux de transports.

Résultat : la ville est à présent classée parmi les cinq premières au monde pour l'efficacité de son infrastructure, et les bidonvilles ont disparu.<sup>b</sup>

Source : Équipe du Rapport sur le développement dans le monde 2009.

a. Bristow, 1984.

b. Cullinane, 2002.

*Les interventions ciblées devront probablement attendre que les institutions et les infrastructures aient été améliorées.* L'expérience des pays développés est encore pertinente aujourd'hui. Le Costa Rica, l'Afrique du Sud et Singapour montrent pourquoi.

Au cours des années 80, la conjonction d'une croissance rapide de la population in situ, de migrations et d'un afflux de réfugiés provenant des pays voisins déchirés par la guerre a exacerbé davantage la pénurie de logements urbains pourtant déjà critique au Costa Rica. En conséquence, un système national de financement du logement a été créé en 1986. L'objectif était de doter les foyers à faibles revenus de subventions pour l'achat ou la construction de maisons. Les familles ont été capables compléter les fonds qui leur ont été versés avec des prêts obtenus d'organismes privés, et notamment de banques commerciales, d'institutions d'épargne et de prêts et des coopératives. Les foyers percevant un salaire minimum ont eu droit à une subvention complète, tandis que les foyers gagnant plus de quatre fois le salaire minimum ont eu accès à des subventions et des prêts moins élevés à des conditions proches de celles du marché.<sup>49</sup>

Le programme de subventions au logement au Costa Rica a porté ses fruits du fait que les institutions spatialement neutres et les infrastructures spatialement connectives nécessaires avaient déjà été créées pour favoriser ses interventions ciblées. Dès 1869, le gouvernement avait décrété que l'enseignement primaire constituait un droit universel élémentaire. La constitution de 1949 a garanti un accès gratuit à l'enseignement secondaire également. Le gouvernement du Costa Rica investit plus de 20 % de son budget dans l'éducation tous les ans, avec pour résultat un taux d'alphabétisation d'environ 95 %. Des investissements comparables dans le secteur de la santé publique ont permis de réduire les taux de mortalité infantile, le taux moyen d'espérance de vie à la naissance étant de 79 ans.<sup>50</sup> Bien que les revenus soient beaucoup plus élevés dans les régions centrales du Costa Rica, les indicateurs sociaux sont à peu près les mêmes à travers le pays.<sup>51</sup>

Le Costa Rica a des institutions efficaces qui régissent le marché foncier. Un système d'enregistrement des propriétés efficace est en place. Plus de 80 % des propriétaires fonciers détiennent en effet des titres de propriété enregistrés et le niveau de sécurité juridique est élevé.<sup>52</sup> San José, la capitale du pays, est reliée aux villes provinciales principales grâce à un réseau de bus efficace et abordable, et des compagnies de bus privées connectent San José à ses banlieues éloignées.

À bien des égards, le Costa Rica constitue un modèle pour les autres pays en développement.

Le cas de l'Afrique du Sud, en revanche, donne à réfléchir. Lorsque le premier gouvernement sud-africain postapartheid a pris le pouvoir en 1994, il s'est vu confronté à une crise du logement, dont le déficit estimé se chiffrait à 1,5 millions de logements, avec la nécessité de fournir 170 000 nouveaux logements par an. Environ 18 % des foyers, soit 7,4 millions d'individus, vivaient alors dans des bidonvilles.<sup>53</sup> La nouvelle politique du logement issue de négociations multipartites fut mise en application à travers le *Housing Act* de 1997, offrant des subventions relatives au logement au plus grand nombre d'habitants possible, pour louer, acheter, construire ou rénover des habitations.

Toutefois, les institutions et les infrastructures connectives requises n'avaient pas encore été établies. Une série de réformes ont été instaurées simultanément, et notamment des modifications aux limites des administrations régionales, aux mécanismes d'appui aux financements et à la législation liée au logement. De fait, le *Housing Act* a abrogé, incorporé ou amendé 35 différents actes législatifs.<sup>54</sup> La première vague de construction de logements à bas prix, à la périphérie des villes principales, était dépourvue de commodités élémentaires et de moyens de transport pour atteindre les centres-villes (et donc les centres d'activités). Ces aménagements n'ont pas réussi à remédier aux divisions intra-urbaines. Les changements récents apportés aux mesures politiques sont cependant plus encourageants. Le programme national de logement — appelé *Breaking New Ground* — s'est concentré sur l'intégration de communautés à faibles revenus par l'amélioration de l'accès aux transports publics et aux services sociaux et commerciaux élémentaires.<sup>55</sup>

Pour n'importe quel gouvernement, réaliser l'amélioration des institutions et des infrastructures et se livrer à des interventions tout à la fois n'est pas une tâche facile, quoique Singapour démontre que cela est possible (voir encadré 7.8). Vraisemblablement l'exemple le plus réussi quant à la manière d'éradiquer les bidonvilles, Singapour est, dans une certaine mesure, une anomalie. Il est l'un des rares pays à avoir réussi à appliquer l'ensemble des trois volets des politiques d'intégration simultanément. Singapour y est parvenue parce qu'elle a connu une croissance économique extrêmement rapide, avec au pouvoir un gouvernement déterminé depuis 1965. Le fait qu'il s'agisse d'une ville-État y a grandement aidé, donnant ainsi indirectement une leçon d'ordre général : une urbanisation réussie prend des mesures coordonnées à tous les niveaux du gouvernement.

La plupart des pays ne seront pas en mesure de reproduire le modèle de Singapour : harmoniser



les priorités et les efforts des autorités centrales, étatiques et urbaines est une tâche difficile pour tout pays qui n'est pas une ville-État. Plus vraisemblablement, ils devront ordonnancer leurs efforts politiques sur le parcours du Costa Rica et de pays qui se sont développés plus tôt comme la Grande-Bretagne, la Suède et les États-Unis. L'Afrique du Sud témoigne des difficultés liées aux tentatives de mettre en application simultanément les 3 volets de mesures politiques.

*Un I pour chaque D — un instrument politique pour chaque dimension du défi de l'urbanisation.* La séquence dans l'application de mesures politiques correspond à différents niveaux d'urbanisation. Une urbanisation naissante requiert principalement l'application de politiques spatialement neutres. Une urbanisation intermédiaire nécessite en plus des mesures politiques spatialement connectives. Et une urbanisation avancée requiert les deux ainsi que des efforts ciblés sur le plan spatial. Le succès de la nouvelle mesure politique est donc basé sur l'application concluante de celle(s) instaurée(s) au préalable.

Dans le cas d'un pays principalement rural, dont la part urbaine est de moins d'un quart des habitants, la variété d'endroits auxquels il est confronté peut se nommer un défi unidimensionnel : favoriser la densité (voir tableau 7.1). Il n'est pas évident de savoir dans quel endroit cette densité va d'abord s'accroître, et les gouvernements seraient bien avisés de permettre aux forces de marché de se développer. La *neutralité* entre les lieux constitue la règle, et sa stratégie d'urbanisation doit principalement comporter des institutions spatialement neutres. Celles-ci comprennent principalement des services sociaux et élémentaires, l'instauration d'institutions de marché et de maintien de la loi et l'ordre, la sécurité des droits de propriété, le fonctionnement efficace d'un marché foncier et des politiques macroéconomiques saines. Les réglementations doivent être suffisamment souples pour favoriser une reconversion efficace des sols, et les normes de construction doivent être applicables sans être excessivement contraignantes. Il s'agit d'une tâche difficile pour les pays avec des niveaux de revenus peu élevés, auxquels sont associés de faibles niveaux d'urbanisation. Elles doivent donc éviter de la rendre plus difficile en tentant d'appliquer des mesures politiques explicites sur le plan spatial.

Pour un pays en urbanisation rapide dont les parts urbaines vont du quart aux trois-quarts des habitants, la gestion de la variété d'endroits qu'il comporte constitue un défi principalement bidimensionnel : développer la densité et réduire la distance à la densité. Un défi bidimensionnel exige une réponse à deux volets : poursuivre le travail de création d'institutions spatialement

### ENCADRÉ 7.8 *Singapour : des bidonvilles à la stature mondiale*

À l'époque de l'indépendance en 1965, 70 % des familles de Singapour vivaient dans des conditions de surpeuplement déplorables, et un tiers de sa population squattait à la périphérie de la ville. Le taux de chômage atteignait en moyenne 14 %, le PIB par habitant était en-dessous de 2,700 dollars et la moitié de la population était analphabète. Une chute des taux de mortalité et une migration de la péninsule malaise engendraient une croissance rapide de la population, augmentant davantage la pression tant sur le logement que sur l'emploi. 600 000 logements supplémentaires étaient requis, et l'offre du secteur privé en comportait moins de 60 000. Un compte rendu de cette période nous provient d'un visiteur contemporain à Singapour :

Les allées couvertes sont souvent envahies d'échoppes de marchands et de bric-à-brac. Du linge est suspendu à des perches poussées hors des fenêtres aux étages au-dessus, comme dans le vieux Shanghai. Voilà Singapour, au début des années 70. Nous étions tous anéantis à l'époque, nous qui n'y vivions pas. De 1871 à 1931, la population chinoise de la ville est passée de 100 000 à 500 000 habitants. En 1960, d'après les estimations, plus de 500 000 Chinois vivaient dans des conditions similaires à celles des bidonvilles, à l'intérieur des maisons. Équipés simplement d'une cuisine et d'une salle de bain, les « shophouses » étaient conçus pour deux familles élargies tout au plus. Après de nombreux cloisonnements, beaucoup d'entre eux abritaient jusqu'à 50 individus.

Aujourd'hui, moins de 40 ans plus tard, les bidonvilles de Singapour ont disparu. À leur place se trouve l'une des villes les plus propres et les plus accueillantes au monde. Ses secrets ? Tout d'abord, des réformes institutionnelles ont fait connaître le gouvernement pour son sens de responsabilité. Ensuite, le gouvernement est

devenu un important fournisseur d'infrastructures et de services. Le manque de terres a rendu la bonne gestion de l'aménagement du territoire impérative. Des plans pluriannuels ont été élaborés, appliqués et actualisés. Finalement, la Commission du logement (HDB) a été mandatée pour entreprendre un vaste programme d'éradication des bidonvilles, de construction de logements, et de rénovation urbaine. Les logements publics ont été une partie intégrante de tous les projets d'aménagement. À l'apogée du programme, HDB construisait un nouvel appartement toutes les huit minutes. Maintenant, 86 % de la population de Singapour vit dans des habitations construites par l'État. La plupart des habitants sont propriétaires de leur logement, encouragés à leur acquisition par des fonds spéciaux pour le logement financés par l'*Employees Provident Fund*, un plan de retraite obligatoire. Des terres viabilisées ont été mises à disposition. À travers la loi d'amalgamation des terres (*Land Amalgamation Act*), le gouvernement a pris possession de près d'un tiers des terrains urbains. Les habitants des bidonvilles ont été transférés dans des logements publics.

Pour une ville-État dans une région pauvre, il n'est pas exagéré d'affirmer qu'une urbanisation efficace a été à l'origine des taux de croissance annuels de 8 % en moyenne au cours des années 70 et 80. Elle a nécessité une combinaison d'institutions de marché et de fourniture de services sociaux, d'investissements stratégiques dans les infrastructures et de logements améliorés pour les habitants des bidonvilles.

Sources : Yuen, 2004 ; Yusuf & Nabeshima, 2006.  
a. Cockrem, 2007.

neutres, et investir dans des infrastructures connectives sur le plan spatial pour neutraliser la congestion qui pourrait autrement neutraliser les gains d'efficacité provenant des « économies de localisation » (voir chapitre 4).

Pour un pays fortement urbanisé, dont les parts urbaines comprennent plus de 75 % des habitants, l'urbanisation doit mettre l'accent sur la *viabilité*, la créativité et l'intégration sociale urbaine — l'instauration d'« économies d'urbanisation ». Ces pays font face à un défi tridimensionnel : développer la densité, réduire les distances, et réduire les divisions. Ils présentent assurément une géographie économique variée : leur variété d'endroits comporte quelques zones unidimensionnelles, une bonne partie d'entre eux sont confrontés à des défis bidimensionnels, et certains à des défis tridimensionnels. Des mesures politiques spatialement neutres et



Tableau 7.1 Un instrument par dimension : un cadre simple pour les politiques d'urbanisation

|                                    | Type de zone  |   |   |
|------------------------------------|---|---|---|
|                                    | Urbanisation naissante                                    | Urbanisation intermédiaire  | Urbanisation avancée  |
| Parts urbaines                     | Moins de 25 %   | Environ 50 %  | Plus de 75 %  |
| Exemples                           | Kampong Speu, Cambodge ; Lindi, Tanzanie                  | Chengdu, Chine ; Hyderabad, Inde  | Le Grand Caire, République arabe d'Égypte ; Rio de Janeiro, Brésil  |
| Dimensions du défi politique       | 1-D : Développer la densité                               | 2-D : Développer la densité, réduire les distances  | 3-D : Développer la densité, réduire les distances, éliminer les divisions  |
| <b>Instruments d'intégration :</b> |   |   |   |
| Institutions                       | Droits fonciers, éducation de base, santé, eau et hygiène | Réglementations sur l'utilisation des sols ; fourniture de services sociaux et élémentaires pour tous | Réglementations sur l'utilisation des terres et impôts fonciers ; Fourniture de services élémentaires pour tous           |
| Infrastructure                     |   | Infrastructure des transports   | Infrastructure des transports ; gestion de la demande   |
| Interventions                      |   |   | Aménagement des zones de bidonvilles ; programmes ciblés pour réduire la criminalité et la dégradation de l'environnement |

Source : Équipe du Rapport sur le développement dans le monde 2009.

connectives continuent de favoriser les économies d'agglomération, mais constituent à présent également des préalables à la mise en œuvre d'interventions concluantes pour réduire les divisions intra-urbaines.

### Le cadre en application

Les zones à faible densité doivent développer la densité économique par le biais de l'urbanisation et la création de liens plus étroits entre les villages et les agglomérations. Les zones à urbanisation rapide doivent s'assurer que les gains issus de la densité économique en termes de productivité ne soient pas neutralisés par les coûts de la congestion. Les zones fortement urbanisées doivent se concentrer sur la vivabilité en privilégiant l'intégration sociale et les gains qui découlent de la concentration économique. Les priorités au niveau national correspondent à la prédominance de l'un ou de plusieurs de ces types de zones.

#### *Les pays à urbanisation naissante (zones unidimensionnelles) : des institutions pour une urbanisation plus efficace*

Les pays qui se sont développés récemment témoignent du fait que la réussite ne nécessite pas des politiques spatiales explicites pour préparer le terrain d'une urbanisation réussie. Pour les zones à urbanisation naissante, les priorités politiques demeurent la fourniture de services sociaux élémentaires et le développement des marchés fonciers.

*Un accent sur les services sociaux.* En 1960, le niveau du PIB par habitant de la République de Corée s'apparentait plus ou moins à celui du Bénin, du Cambodge et du Tadjikistan. Depuis, il s'est transformé en pays industriel de premier plan.<sup>56</sup> En corroboration avec les faits présentés dans le chapitre 1, la transformation sectorielle de la République de Corée s'est accompagnée

d'une transformation spatiale tout aussi radicale. En 1960, environ 75 % de l'ensemble des citoyens sud-coréens vivaient en zones rurales. À partir de 1990, le pays comportait 75 % de parts urbaines, et celles-ci dépassent aujourd'hui les 80 %.<sup>57</sup>

Afin de garantir la disponibilité de services sociaux élémentaires pour tous, les institutions ont aidé le pays à poser les fondations d'une urbanisation rapide et concluante. En 1960, la part de la population totale âgée de 15 ans ou plus non scolarisée s'élevait à 36 %. En 1980, lorsqu'elle a entamé la phase d'urbanisation intermédiaire, cette part avait chuté sous la barre des 15 %. En 2000, cinq ans après le début de la phase d'urbanisation avancée, cette part était de moins de 5 %. Le nombre d'années de scolarisation du travailleur moyen était passé de cinq ans en 1960 à neuf ans en 1980 et il avait dépassé les 12 ans en 2000.<sup>58</sup> Un scénario similaire s'est déroulé pour le secteur des soins de santé. En 1980, seuls 4 % des enfants étaient vaccinés contre la rougeole. En 1989, ce chiffre s'élevait à 95 %. En 2006, un enfant sur cent seulement n'était pas vacciné.

La provision universelle d'éducation et de soins de santé est allée de pair avec une grande flexibilité nationale dans la reconversion des sols.<sup>59</sup> En particulier, le gouvernement de la République de Corée a manifesté son intention de reconvertir les terres agricoles pour leur utilisation à des fins industrielles. Le gouvernement central a aussi encouragé les autorités locales à promouvoir la reconversion des terres agricoles à travers la création de complexes industriels plus petits et plus localisés.

Alors que certaines zones ont été inévitablement délaissées dans le processus d'urbanisation de la République de Corée, aucune n'a été défavorisée. Prenons par exemple le conté d'Eumseong, une zone essentiellement rurale de la province

de Chungcheongbukdo (voir carte 7.1). À mesure que la République de Corée s'est industrialisée et s'urbanisait, le conté s'est vu confronté à un exode continu de la population. En 1968, la population dépassait les 120 000 habitants, mais en 1990 elle avait chuté à un peu moins de 75 000. Pourtant, même en voyant leur entourage se rapprocher des villes principales de la République de Corée, les habitants d'Eumseong ont bénéficié de soins de santé et d'une éducation améliorés, d'un meilleur réseau routier et de meilleures conditions d'hygiène. De 1969 à 1990, le nombre d'enseignants du secondaire et du tertiaire a triplé, passant de 1 000 à environ 3 000. Le nombre d'hôpitaux par million d'habitants dans la province de Chungcheongbukdo a doublé, passant de 400 en 1980 à 800 en 1990, tandis que le taux de couverture de l'approvisionnement en eau passait de moins de 30 % à presque 60 %. Bien qu'une partie de la population ait quitté Eumseong, le gouvernement coréen n'a pas abandonné le conté et, au contraire, il a continué à mettre l'accent sur les services sociaux et les services élémentaires pour tous.

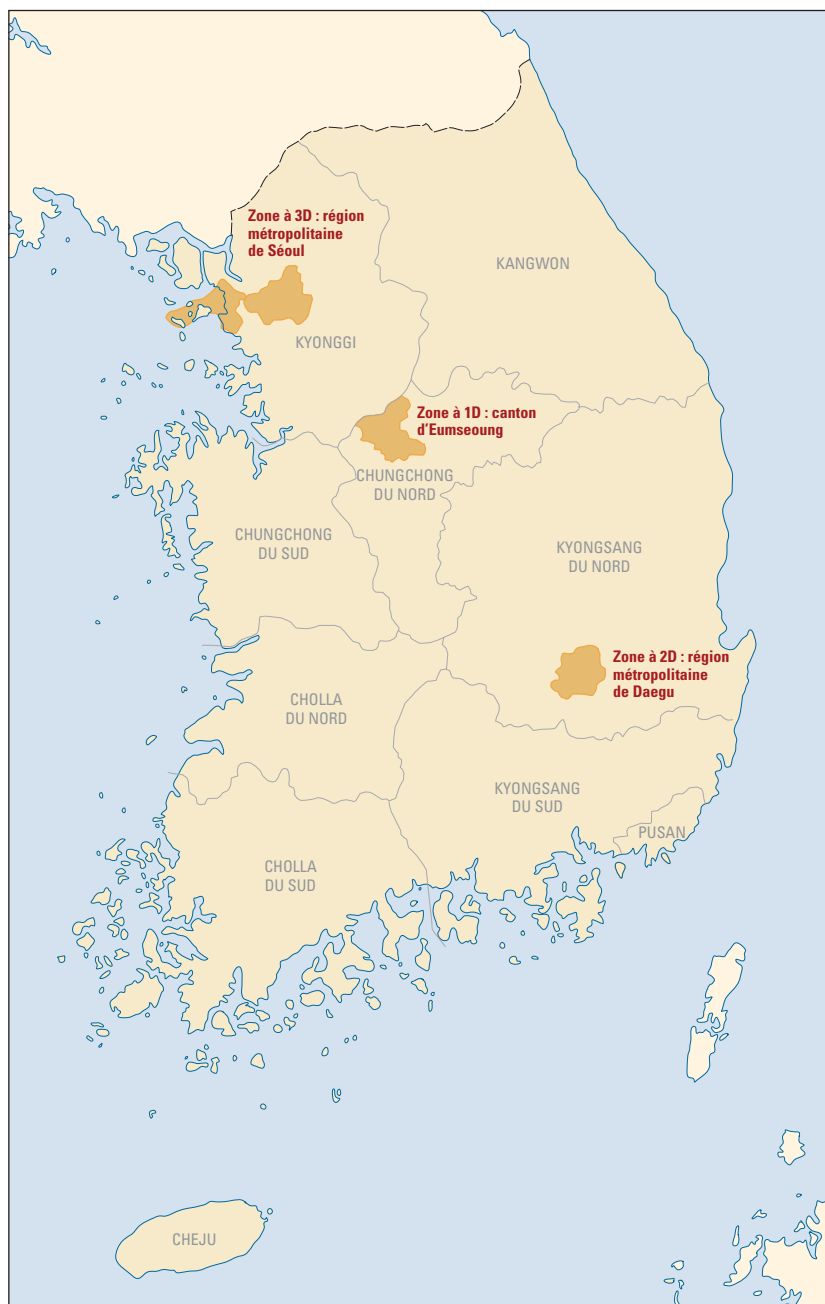
La République de Corée n'est pas la seule économie prospère à procurer des éléments d'information probants sur le cadre en application. Au cours des deux dernières décennies, la Chine a progressivement développé des institutions pour améliorer ses processus d'urbanisation. Un marché foncier urbain s'est établi, accompagné de réglementations pour la standardisation de l'affectation des droits fonciers.<sup>60</sup> Dans les années 80, la loi sur l'aménagement urbain visait à contrôler la taille des grandes villes, mais le 10<sup>e</sup> plan quinquennal (2001-05) a plutôt préféré mettre l'emphasis sur le développement synergique des petites, des moyennes et des grandes villes de Chine. Le système d'enregistrement des foyers, qui durant des années avait imposé des restrictions aux migrants ruraux cherchant à se déplacer vers les zones urbaines, a été réformé et le 11<sup>e</sup> plan quinquennal (2006-10) vise à renforcer davantage les institutions du marché foncier.

Sur cette toile de fond, les perspectives d'urbanisation des zones unidimensionnelles de la Chine se sont développées. Prenons la province de Guizhou. Situé dans le sud-ouest de la Chine, région qui comporte près de 40 millions d'habitants, Guizhou est très en retard par rapport aux provinces côtières (voir la carte 7.2). Son PIB par habitant en 2005 ne s'élevait qu'à 34 % de la moyenne nationale,<sup>61</sup> avec une part de près de 75 % de ses habitants classée comme population rurale. Guizhou est confrontée au défi du développement de sa densité pour permettre l'apparition d'économies d'agglomération. Son 11<sup>e</sup> plan quinquennal (2006-10) vise à atteindre une part urbaine de 35 % en se concentrant sur

la plus grande ville de la zone, Guiyang. Avec l'amélioration des institutions spatialement neutres en Chine, ce projet semble plus réaliste qu'il ne l'aurait été il y a deux décennies.

*L'élaboration et la mise en application des droits fonciers.* La province de Kampong Speu au Cambodge, située à environ 100 km au sud-ouest de Phnom Penh et couvrant une surface d'environ 7 000 km<sup>2</sup> comportant près de 700 000 habitants, est urbanisée à 10 %. Quelques agglomérations avec des marchés offrent

**Carte 7.1 République de Corée : trois zones à différents stades de l'urbanisation**



Source : Équipe du Rapport sur le développement dans le monde 2009.

Carte 7.2 Chine : trois zones à différents stades de l'urbanisation



Source : Équipe du Rapport sur le développement dans le monde 2009.

leurs services aux communes agricoles de Moha-saing, Ou, Traeng Trayeung et à d'autres encore. De nombreux villages bénéficient du dispositif de cadastre et d'attribution de titres fonciers initié en 2000. Ses objectifs sont de renforcer la sécurité relative à la jouissance des terres et des marchés fonciers, d'élaborer des mesures politiques pour l'administration et la gestion des terres, de développer des instruments et des mécanismes juridiques de résolution des litiges et d'établir un système national de cadastre. Les résultats recherchés sont une sécurité accrue des régimes — engendrant des transactions plus simples, des valeurs foncières plus élevées et davantage d'investissements dans l'utilisation des terres — ainsi qu'une plus grande mobilité vers les zones urbaines.

Kampong Speu illustre les considérations fondamentales pour les zones d'urbanisation naissantes. Les mesures politiques spatialement neutres de promotion de l'intégration des zones rurales et urbaines doivent constituer l'élément principal d'une stratégie gouvernementale : améliorer le fonctionnement des marchés fonciers et le système des droits de propriété, améliorer les services sociaux urbains et ruraux et privilégier les structures de gouvernance globale pour les agglomérations et les petites villes (l'encadré 7.8 montre l'importance de l'attribution de titres fonciers au Cambodge et au Vietnam).

Un régime foncier sécurisé encourage des investissements plus importants dans les terres et le logement, améliore la possibilité de transférer des terres et favorise l'accès aux crédits. Les cas de la Chine, du Pakistan et du Vietnam confirment son importance pour les investissements dans les zones à faible densité. Les agriculteurs emploient plus de main-d'œuvre et d'intrants sur des terrains qu'ils possèdent que sur des terres louées. Ils utilisent également la terre comme nantissement pour de nouvelles activités et tirent profit de la hausse des prix fonciers. En Inde, les prix des terres faisant l'objet d'un titre sont en moyenne 15 % plus élevés que celles qui en sont dépourvues. Aux Philippines, le prix des logements sécurisés est 58 % plus élevé que celui des logements sans titres, et à Djakarta les prix des logements sécurisés sont plus élevés de 73 %.<sup>62</sup> En dépit de ces avantages évidents, plus de 50 % de la population périurbaine en Afrique et plus de 40 % en Asie vit sous un régime foncier informel. Dans de nombreux pays, l'évolution du régime foncier (et du cadastre) est entravée par des dispositions coutumières et politiques. En Afrique, où les institutions coutumières gèrent 90 à 98 % des territoires, les mesures politiques d'officialisation du régime foncier doivent d'abord s'atteler aux systèmes coutumiers pour progressivement introduire des éléments du cadastre moderne. Au Bénin, au Ghana, en Mozambique et en Namibie, une fois obtenus les droits reconnus par la communauté, tout individu peut soumettre une demande de certification de terres et leur cadastre complet, les deux pouvant être utilisés pour recourir à des prêts.

*L'amélioration de l'administration des terres.* Les pays de l'Asie centrale et de l'Europe de l'Est possèdent l'expérience la plus systématique dans l'approche aux problèmes de l'administration foncière ; elles vont de l'Europe centrale avec ses vieilles traditions en matière de marchés fonciers aux pays d'Asie centrale où ces marchés étaient inexistantes. Au cours de la transition de l'économie planifiée à une de marché, certains pays ont tenté de rétablir l'équité dans les

### ENCADRÉ 7.9 *L'attribution de titres fonciers pour une urbanisation durable*

#### « Récépissés de demande » au Cambodge

Le Cambodge officialise la propriété foncière par l'attribution de titres fonciers, engendrant des avantages immédiats en termes de productivité accrue et des valeurs foncières plus élevées.<sup>a</sup> Bien que les tribunaux et d'autres institutions officielles de résolution des litiges fonciers soient lents, les documents officiels en matière de droits fonciers ont valeur légale dans la plupart des communautés rurales. Si des propriétaires fonciers détiennent un titre officiel pour un terrain faisant l'objet de litiges, leur position s'en voit considérablement renforcée, même si le litige est résolu par des voies informelles.

En 1989, l'utilisation privée des terres agricoles a été codifiée dans une loi.<sup>b</sup> Les habitants en zone rurale ont été encouragés à déposer des demandes de certificats de propriété foncière, et des demandes pour 4 millions de terrains ont été soumises. En raison de la capacité administrative limitée et de la faible présence des services gouvernementaux dans le pays, seuls environ un demi-million de titres ont en réalité été distribués.<sup>c</sup> Mais les personnes qui avaient soumis une demande ont reçu un « récépissé de demande », et ce document a généralement fait office de titre officiel.<sup>d</sup>

Cette perception a été confirmée par la loi foncière de 1992, qui a statué qu'un récépissé de demande constituait un droit valable au terrain. En 2004, le gouvernement a initié un programme global de gestion et d'administration foncières, dont l'un des principaux éléments comprend un plan d'attribution systématique de titres. À fin 2005, environ 457 000 terrains avaient été enregistrés dans le cadre de ce programme, et 166 000 titres avaient été attribués.<sup>e</sup>

#### Les « livres rouges » au Vietnam

En 1981, le Vietnam a évolué vers un système proche du « système de responsabilité des foyers » chinois, selon lequel les utilisateurs de terres ont le droit de garder pour eux leurs surplus de production au-dessus d'un quota fixe. En 1988, certains droits de propriété individuels de terres agricoles ont été transférés aux familles d'agriculteurs. La loi foncière de 1993 a rendu obligatoire la distribution de certificats d'utilisation des sols, appelés « livres rouges ». Les livres rouges s'accompagnent du droit de vendre, louer, hypothéquer ou léguer des terres. La notion de marché foncier a donc été officiellement acceptée.

Les livres rouges augmentent les activités du marché foncier, et ces activités accroissent à

leur tour la productivité agricole en transférant des terres aux utilisateurs les plus productifs, réduisant ainsi les inefficiences.<sup>f</sup> La libéralisation du marché foncier a engendré une mobilité accrue, des familles vendant des terres pour saisir de nouvelles opportunités économiques dans le secteur du travail salarié.<sup>g</sup> Un marché foncier plus fluide a donc favorisé le passage en cours au Vietnam d'une économie principalement agricole à une économie plus diversifiée et urbanisée. C'est un volet important d'une stratégie qui a peut-être donné lieu à la réduction de pauvreté la plus spectaculaire qui se soit produite dans un pays dans le passé récent.<sup>h</sup>

Source : Équipe du Rapport sur le développement dans le monde 2009.

Note : Contribution de Thomas Markussen

a. Markussen, à paraître ; Banque mondiale, 2003b.

b. Boreak, 2000.

c. Sophaal, Saravi & Acharya, 2001.

d. Sovannarith et al., 2001.

e. Deutsch, 2006.

f. Deininger & Jin, 2003 ; Ravallion & van de Walle, 2006b.

g. Ravallion & van de Walle, 2006a.

h. Banque mondiale, 2003b.

droits fonciers et de propriété, de renforcer les marchés fonciers et financiers et de développer les fonctions des pouvoirs publics telles que les impôts fonciers, l'aménagement du territoire et la gestion des biens. Ils doivent à présent développer des mécanismes pour la mise en place de dispositifs d'enregistrement, d'évaluation et de transactions (voir encadré 7.9).

*Le développement de l'utilisation et de la reconversion des terres.* L'instauration de mécanismes régissant l'utilisation et la reconversion des terres peut être difficile. Certains pays craignent que la reconversion des terres n'affecte la production de céréales et la sécurité alimentaire (la Chine et la République arabe d'Égypte). Beaucoup d'autres se voient contraints par les formes traditionnelles de jouissance des terres, tels les systèmes communautaires en Afrique et l'*ejido* au Mexique. Dans les cas de titres de propriété imprécis, la reconversion des terres est souvent à l'avantage de l'État et des promoteurs, au détriment des agriculteurs et des familles rurales qui détenaient ou cultivaient traditionnellement ces terres.

Au Mexique, le système foncier communautaire traditionnel s'est développé pour permettre l'exécution de transactions foncières. Après la révolution de 1917, les autorités du Mexique ont procédé à la distribution de plus de 100 millions d'hectares de terres, soit 50 % de son territoire arable, des grosses exploitations agricoles

aux *ejidos*, ces communautés rurales organisées selon les structures sociales indigènes précoloniales. Cependant la redistribution des terres a affecté le système des droits de propriété, et

### ENCADRÉ 7.10 *Les marchés fonciers en transition*

Les premières mesures prises en Europe de l'Est et en Asie centrale ont porté sur le rétablissement des droits de propriété, la privatisation des biens qui étaient la propriété de l'État et la promotion de l'équité en matière de logement. La remise sur pied des systèmes d'administration foncière pour le cadastre et l'enregistrement ont suivi. Des données appropriées étaient nécessaires pour stimuler les marchés de l'immobilier et pour gérer l'attribution de terres et leur remembrement. Les points clés ont été l'infrastructure de l'information, les capacités institutionnelles et les bases de données. Certains pays entament à présent la troisième phase, qui consiste à percevoir des impôts fonciers, à gérer des terrains de l'État et à émettre des permis de construire.

Quelques leçons peuvent en être tirées :

- Réformer les systèmes institutionnels et juridiques qui fonctionnent mal, tels que ceux d'Amérique latine, peut être plus difficile que de redémarrer de zéro (Kirghizistan, Géorgie).
- Un seul organisme doit être responsa-

ble de l'enregistrement et du cadastre. Plus efficace, un système combiné peut aussi s'autofinancer plus facilement.

- Il faut un expert local, de préférence autre qu'un géomètre ou un homme de loi. D'ardents instigateurs du changement ont joué un rôle décisif en Moldavie et en République tchèque. Des compétences officielles ont été nécessaires dans la Fédération de Russie, en Serbie et en Turquie pour la conception et la mise en place de nouveaux systèmes. L'enregistrement systématique n'était pas requis car de bonnes archives foncières ont précédé le socialisme, et peu de transactions ont eu lieu sous le régime socialiste.
- Un système informatique fiable avec des applications basées sur l'Internet pour réduire les frais de transaction des utilisateurs et les opportunités de corruption peut s'actualiser automatiquement.

Source : Contribution de Cora Shaw & Gavin P. Adlington.

la condition de l'utilisation des terres pour des cultures privées a empêché l'émergence de marchés pour leur location. En 1991, le système a conféré plus de liberté aux *ejidos* pour la vente et la location des terres. Entre 1995 et 2000, des 150 000 ha de terres utilisées dans le cadre du développement urbain, plus des deux-tiers provenaient des *ejidos*. Les revenus non agricoles des agriculteurs ont augmenté de 45 % (l'encadré 7.11 donne des exemples encourageants).

***L'urbanisation intermédiaire (zones bidimensionnelles) : les institutions et les infrastructures pour accroître la densité et réduire la congestion***

Les zones qui s'urbanisent rapidement s'attendent à un afflux continu de migrants et à une

congestion croissante. Les priorités comprennent l'offre de services sociaux aux résidents ruraux et urbains, la garantie de marchés fonciers fluides ainsi que les investissements dans les infrastructures à l'intérieur et autour des centres-villes en expansion.

*Accroître les prérogatives administratives pour coordonner les investissements dans l'infrastructure.* Parmi les nombreuses villes qui ont absorbé les populations rurales de la Corée du Sud se trouvent Séoul et Daegu. Ces deux villes ont été initialement capables de s'urbaniser dans un contexte de politiques spatialement neutres, mais elles ont connu rapidement des phénomènes de congestion, qui ont nécessité la mise en place de politiques connectives sur le plan spatial. En effet, la congestion dans le secteur du logement à

**ENCADRÉ 7.11 *L'intégration des zones rurales et urbaines : le renforcement des structures institutionnelles des marchés fonciers***

**Gestion du territoire à la périphérie urbaine de Douala — Le projet Mbanga-Japoma au Cameroun**

Le projet Mbanga-Japoma d'aménagement du territoire de Douala, au Cameroun, propose des terres viabilisées à un prix raisonnable et concilie les pratiques de développement formelles et coutumières. La première phase du projet, qui couvre 160 ha de terres à 30 km du centre-ville, a débuté sous la forme d'un partenariat entre les institutions publiques, des investisseurs privés formels et des propriétaires coutumiers. Ce partenariat développe le site en y installant des services d'infrastructure primaire et secondaire (routes, fourniture d'eau, égouts, écoulement des eaux, électricité), délimitant des terrains d'une surface de 1 à 8 ha. Le promoteur rend 45 % des terres aux propriétaires coutumiers et conserve les 55 % restants. Les unités de surface sont alors subdivisées puis vendues, soit par le promoteur soit par les propriétaires coutumiers. Le coût final d'un terrain viabilisé est bien moins élevé que celui des terrains fournis par le secteur privé formel.

Bien que différentes questions émergent quant au droit d'achat de terrains viabilisés, l'approche donne une nouvelle perspective de partenariats possibles pour la gestion de l'utilisation des sols en zones rurales et urbaines dans et aux alentours des villes subsahariennes.

**Droits fonciers secondaires et agriculture dans le Mali central**

Les droits fonciers secondaires — notamment le métayage, la location et l'emprunt de terres sous un régime coutumier — sont généralement perçus comme une exploitation de leurs détenteurs, car ils ne proposent pas un régime foncier permanent aux utilisateurs. Cependant, dans certains cas, les titulaires de droits permanents et secondaires peuvent simultanément en bénéficier. Dans le village de Baguinéda, au

centre du Mali, les droits secondaires permettent aux petits agriculteurs d'employer des travailleurs migrants en échange de droits temporaires pour cultiver les champs. Le système est très structuré, comprenant certains jours de la semaine spécifiquement réservés aux ouvriers agricoles et à d'autres personnes qui travaillent sur les terres empruntées. La jouissance des terres du village est quasi exclusivement régie par le système coutumier sous le contrôle du conseil du village, permettant l'attribution de droits secondaires. La forte demande en produits horticoles provenant des marchés urbains proches rend la culture de terrains — même celles de faible surface — rentable, et donc attrayante pour les migrants.

**Administration globale — les villes intégrées de la République de Corée**

La République de Corée a développé les villes intégrées en zones rurales et urbaines pour surmonter les insuffisances des précédentes initiatives de développement rural. La politique urbaine intégrée intègre des contés ruraux à des villes dans un cadre spatial unifié. Elle vise à développer les services publics locaux et l'administration locale, et à réduire les disparités entre zones rurales et urbaines.

Depuis 1994, le gouvernement a sélectionné 49 villes et 43 contés comme candidats. Les critères de sélection comprenaient notamment une homogénéité historique, des conditions topographiques naturelles et un potentiel de développement équilibré au sein de la ville intégrée. Les villes et contés sélectionnés ont tenu des auditions publiques et ont entrepris des enquêtes auprès des citoyens. À la suite de cette procédure de sélection, 41 villes et 39 contés ont fusionné en 40 villes intégrées en zones rurales et urbaines.

Des enquêtes d'attitudes indiquent que les habitants et les conseillers municipaux locaux en perçoivent les avantages. Tous conviennent du fait que la ville intégrée permet un aména-

gement amélioré du territoire en zone urbaine. Les questions à améliorer comprennent l'équité de l'offre des services, étant donné que les habitants ruraux et urbains ont des besoins différents, et la consultation de la faible voix des ruraux, dès lors que les urbanisés sont considérés comme étant plus organisés.

**Remembrement en Indonésie**

Le Programme de remembrement mis en place en Indonésie dans les années 90 indique comment favoriser le développement ordonné de zones en croissance rapide, et de planifier l'aménagement de zones inoccupées à la périphérie urbaine.

Le maire a le pouvoir de déterminer l'emplacement des zones de remembrement et de gérer et superviser les procédures. Cependant, les principaux acteurs sont les propriétaires privés et les occupants des terres (appartenant à l'État).

La condition minimum au processus de remembrement est d'avoir au moins 85 % des propriétaires, représentant au moins 85 % de la surface du territoire, à donner leur accord. Tous les participants contribuent en mettant à disposition des terres destinées au développement des infrastructures et des services. La quantité de terres qu'un participant est tenu de léguer est déterminée par consensus. Les petits propriétaires qui ne peuvent pas apporter de contribution sous forme de terres peuvent contribuer moyennant de l'argent ou du travail. Les contributions ainsi récoltées permettent de financer les infrastructures et les services publics et de constituer un regroupement de « terres à coûts équivalents » ne pouvant être utilisées que par les petits propriétaires pour agrandir leurs parcelles.

*Sources :* Équipe du Rapport sur le développement dans le monde, 2009 ; Groupe Recherche/actions pour le développement, 2001 ; Kim, 1998.

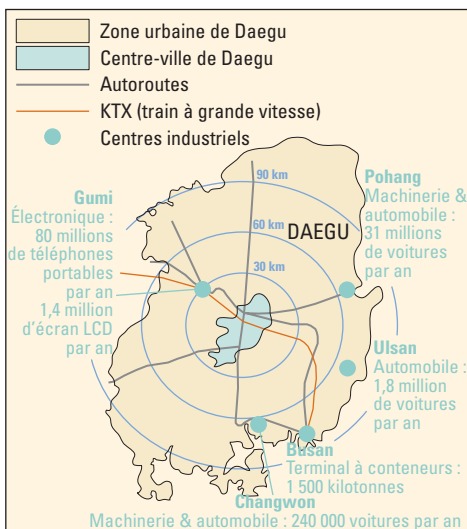


Séoul est devenue un sérieux problème en 1960, lorsque que la zone se trouvait dans sa phase intermédiaire d'urbanisation et absorbait un important afflux de personnes de l'étranger — suite à l'indépendance du pays du Japon — ainsi que des zones rurales du pays. Pour aider à faire face à ce problème, la zone de Gangnam, au sud de la rivière Han, a été absorbée dans le territoire de Séoul en 1963 et le Programme de développement de Gangnam s'est amorcé. Ce programme comportait une série de projets d'infrastructures spatialement connectives échelonnés sur une période de 30 ans, y compris plusieurs ponts sur la rivière Han et une ligne de métro circulaire d'une longueur de 54,2 km pour relier Gangnam au centre de Séoul.

L'histoire de Daegu est semblable. De 1950 à 1990, la population de Daegu a été multipliée par six, passant de 355 000 à près de 2 millions d'habitants,<sup>63</sup> alors que son industrie du textile florissante attirait des migrants ruraux à la recherche d'une vie meilleure. La réaction politique fut d'intégrer Daegu et son arrière-pays en élargissant sa zone administrative en 1987, puis à nouveau en 1995, et ensuite de construire un réseau de métro et de développer le réseau de bus urbains. La ville a été également confrontée à des constructions incessantes et à la modernisation du réseau routier local. En 1980, un peu plus de 40 % des routes locales de Daegu étaient bitumées, et en 1995, quasiment toutes l'étaient.

En associant l'accès aux services les plus élémentaires pour tous et des marchés fonciers raisonnables à des investissements destinés à développer la connectivité spatiale avec d'autres zones du pays, Daegu a prospéré. Le secteur industriel a quitté la zone de concentration de Daegu pour s'installer dans la province environnante de Gyeongsangbukdo. L'économie locale s'est diversifiée, réduisant ainsi sa dépendance de l'industrie du textile et évoluant vers des secteurs de production à plus forte valeur ajoutée. Daegu se trouve à présent au centre d'un réseau urbain dynamique entouré de cinq villes, chacune avec un accès facile aux transports vers le centre-ville, et s'étant chacune développée pour créer des économies de localisation (voir carte 7.3). Le surnom de « Silicon Valley de Corée » a été attribué à la ville de Gumi en raison de sa spécialisation dans le secteur de l'électronique, tandis que les villes côtières de Pohang et Ulsan offrent des logements respectivement à la Pohang Steel Company et à Hyundai. C'est à Ulsan que se trouve aussi l'une des plus grandes industries de construction navale au monde. Ces deux villes ont été au premier plan de l'industrialisation de la République de Corée tirée par les exportations.

**Carte 7.3 Décentralisation et économies de localisation à Daegu**



Source : Métropole de Daegu

Deux autres exemples sont celles de Chongqing et de Chengdu, deux zones du sud-ouest de la Chine en phase d'urbanisation rapide. Conformément à une stratégie de croissance économique résolument axée sur l'urbanisation, la Chine est en train de mener une « approche zonale » dans l'ouest du pays. Ces deux villes présentent les mêmes parts urbaines que la moyenne chinoise, à environ 43 %. L'objectif est d'accroître ces parts pour qu'elles atteignent 70 % en 2020, mais à travers une stratégie qui accélère la concentration des activités économiques tout en réduisant les disparités entre zones rurales et urbaines concernant le niveau de vie. Les éléments principaux de cette stratégie sont les institutions et les infrastructures (voir encadré 7.5 de la *Vue d'ensemble*).

Si les marchés donnent la même préférence que le gouvernement central et le gouvernement provincial à ces deux endroits, ils permettront d'améliorer les vies de millions de personnes dans l'arrière-pays chinois. Les initiatives ont déjà eu un impact local. À Chongqing, début 2007, les revenus ruraux ont augmenté plus vite que ceux des citadins. Les investissements étrangers sont quasiment identiques à ceux de Shanghai il y a une décennie. Les industries sont attirées par les bas salaires et le faible coût des terres. D'après les statistiques du gouvernement, les salaires moyens, à 2 à 3 dollars par jour, sont considérablement plus bas que ceux de Pékin ou de Shanghai. À Chengdu, il est estimé que les concentrations d'agriculteurs ont mené à une augmentation de 80 % de la productivité, l'industrialisation ayant absorbé environ 100 000 exploitants agricoles par an, engendrant un

resserrement des écarts de revenus entre zones rurales et zones urbaines.

Plusieurs zones à un stade intermédiaire d'urbanisation en Chine semblent respecter le principe du développement d'un instrument supplémentaire pour gérer le défi dimensionnel du phénomène de congestion. La zone à trois villes dans le nord-est de la province de Hunan, au centre de la Chine, en donne un exemple (voir carte 7.4). Le regroupement de trois villes — Changsha, Zhuzhou et Xiangtan — comporte une population globale d'environ 13 millions d'habitants représentant près d'un cinquième de celle de la province. Avec des revenus dépassant la moyenne nationale de 17 % et la moyenne de Hunan de 61 %, ce regroupement forme une zone à urbanisation intermédiaire dont la part urbaine en compose la moitié.

Un plan zonal — le premier d'un tel type à l'intérieur de la Chine — a été élaboré en 2005.<sup>64</sup> Ce plan définit un cadre réglementaire d'aménagement du territoire dans lequel les prix du marché permettront de répartir des terres pour différents usages. Il offre également des lignes directrices pour la planification comprenant, par exemple, l'application des droits d'utilisation des terres et l'encouragement de l'intensification de leur utilisation dans les zones des centres-villes. Ce plan présente un ensemble de mesures politiques spatialement connectives qui visent à favoriser la connectivité entre les trois villes du groupement. Il comporte notamment

des projets d'autoroutes et de voies express sur rail pour relier Xiangtan à Zhuzhou, et à des voies circulaires autour de chacune des trois villes. Ce plan constitue une bonne illustration de la manière dont le principe « un I pour un D » peut être rendu opérationnel par le biais d'une approche zonale.

*Investir dans la connectivité des transports tout en poursuivant la réforme institutionnelle.* Les zones métropolitaines développées laissent rarement le développement urbain sans planification. Les marchés fonciers et du logement contribuent à la répartition des espaces pour l'habitat et l'implantation de bureaux. Les systèmes en expansion rapide nécessitent des droits de propriété précis incitant aux transactions foncières et aux évaluations foncières appropriées, afin d'éviter une préférence pour l'urbain et une migration trop importante vers les villes. Singapour élabore des plans d'aménagement et de logement tous les 10 ans et laisse le marché opérer une fois que les secteurs public et privé se sont mis d'accord sur quelles activités économiques développer et quels modèles résidentiels sont nécessaires à l'accueil des entreprises et des travailleurs.

Les transports urbains ainsi que la gestion des terres urbaines déterminent la configuration d'une ville et son empreinte écologique. La mobilité urbaine est un facteur particulièrement important pour les populations pauvres. À Buenos Aires, 87 % des emplois de la zone métropolitaine sont accessibles en 45 minutes. À Mexico, 20 % des travailleurs passent plus de trois heures à faire l'aller-retour à leur lieu de travail tous les jours. Les pauvres des zones urbaines de Pékin et Shanghai dépensent moins de 5 % de leurs revenus dans les transports car ils marchent ou se déplacent à vélo. S'ils choisissaient de voyager en bus, les frais équivaldraient à 40 % de leurs revenus.<sup>65</sup> Le *vale de transporte* au Brésil est un moyen efficace de subventionner les travailleurs pauvres faute de bons transports urbains ; il est financé par l'État et par l'employeur à parts égales. Plusieurs grandes villes disposent de réseaux de transports en commun qui sont largement utilisés — le métro à Delhi, Kolkata et Mumbai, les bus et le métro à São Paulo — mais le réseau devient rapidement inapproprié et encombré en raison d'une rapide croissance démographique. Un entretien régulier et de nouveaux investissements dans les infrastructures sont nécessaires pour maintenir la densité des zones urbaines (voir encadré 7.12).

*Développer les infrastructures dans les endroits les plus prometteurs.* Différents pays ont procédé à la création de nouvelles villes pour déplacer une capitale (Brasília), décongestionner une capitale (Séoul) ou pour des raisons économiques.

**Carte 7.4 Changsha, Zhuzhou et Xiangtan : une infrastructure spatialement connective dans une zone bidimensionnelle**



Source : Institut chinois de planification et d'élaboration & Commission de développement et de réforme de Hunan, 2005.  
Note : L'artère principale est composée de la ligne de chemin de fer Pékin-Guangzhou, de l'autoroute Pékin-Zhuhai et de l'autoroute régionale 107.

La création de nouvelles villes dans le seul but d'écarter la population de la capitale comporte généralement des risques, comme en témoignent le Brésil, la France, la République bolivarienne du Venezuela, le Royaume-Uni et, plus récemment, l'Égypte et le Nigeria.<sup>66</sup> Les nouvelles villes ne commencent à attirer les investisseurs privés qu'une fois atteint un certain seuil, mais il est impossible de savoir où il se situe.<sup>67</sup> Et lorsque des villes sont créées loin des principaux réseaux de transports et centres d'affaires, elles ont peu de chances d'être économiquement prospères.

Lorsque les marchés identifient des villes prometteuses, des investissements stratégiques dans l'infrastructure et les biens publics peuvent accélérer leur potentiel de croissance économique (voir encadré 7.14). Les villes secondaires qui favorisent l'accès aux marchés, améliorent la gestion des villes et développent le capital humain semblent constituer une alternative plus avantageuse. Et si les préoccupations politiques imposent la création de nouvelles villes, les considérations relatives à l'efficacité orienteront les emplacements et les pousseront à être proches des marchés qui croissent et à avoir accès aux infrastructures. Travailler avec des villes existantes est préférable à la création de nouvelles villes à partir de rien. Mais si de nouvelles villes sont créées, elles doivent être construites à une échelle appropriée, se trouver proches des marchés et être planifiées de façon à engendrer des liens vers la demande.

***Les urbanisations avancées (zones tridimensionnelles) : des institutions et des infrastructures pour développer une plus forte densité et réduire les distances, et des incitations ciblées pour régler les problèmes de division***

Les zones métropolitaines prospères dans les pays développés et en développement ont des marchés fonciers efficaces, une gestion représentative, des infrastructures de transports de pointe et des politiques sociales pour intégrer les résidents à faibles revenus.

Utiliser un mélange d'institutions, d'infrastructures et d'incitations favorisant l'inclusion. La capitale de la Colombie, Bogotá, témoigne de la détermination et des besoins en ressources nécessaires à une urbanisation d'inclusion dans une région métropolitaine. Bien que les revenus de la zone placent la ville au rang de la tranche supérieure des revenus intermédiaires, 43 % de sa population de 6,7 millions d'habitants est considérée comme pauvre. Un habitant sur 12 vit dans un bidonville, et environ un tiers des nouveaux résidents de ces dernières années sont des migrants ruraux. La ville a pris des mesures

**ENCADRÉ 7.12 *La modernisation des infrastructures de transport à Bangkok***

Dans les années 90, il était estimé que la voiture typique à Bangkok passait 44 jours par an à l'arrêt dans les embouteillages. Comment cette situation s'est-elle produite ? Et quelles sont les solutions qui y sont apportées ?

Bangkok est une ville d'environ 7 millions d'habitants, la conséquence de centaines d'années de croissance progressive suivant une configuration foncière traditionnelle. Il en résulte une ville tissée de ruelles étroites, dont beaucoup sont des culs-de-sac (ou *soi*), et peu de grandes artères. Jusqu'à 7 km, voire plus, peuvent en effet séparer ces artères. Selon une estimation récente, les routes ne représentent qu'environ 6,1 % du territoire du centre-ville de Bangkok, et seulement 1,7 % de ses zones périphériques. Dans les pays à revenus élevés, il est fréquent de voir 20 à 30 % du territoire urbain consacrés au réseau routier. Même avec une congestion si prononcée, les activités économiques ont été lentes à se décentraliser vers d'autres villes de Thaïlande, ou vers les quartiers suburbains de Bangkok, en raison de l'attraction permanente

des économies d'agglomération de Bangkok, de ses loisirs socioculturels et de ses infrastructures d'exportation clés, et notamment son port.

Au cours des dernières années, plusieurs ponts routiers et voies express aériennes ont été construits, de même qu'un système de chemin de fer aérien (*Skytrain*), des voies réservées aux autobus, et deux routes périphériques circulaires. Mais le nombre de propriétaires de véhicules est également monté en flèche, contribuant à l'intensification de la circulation et diminuant l'impact des investissements pour y remédier. En regardant vers l'avenir, la taxation de la congestion et l'augmentation des frais de parking semblent constituer des approches politiques prometteuses. La réduction du coût des trajets sur le *Skytrain* et l'extension des réseaux de transports rapides dans Bangkok, éventuellement en établissant des transports express par bus, sont des défis de plus grande envergure.

Contribution de Austin Kilroy

Sources : Angel, 2008 ; Bae & Suthiranart, 2003 ; Gakenheimer, 1999.

pour rendre l'urbanisation inclusive. Elle a fait construire de meilleures écoles, rénové les parcs, développé des centres communautaires et amélioré les principaux réseaux de fourniture d'eau et d'installations sanitaires. Depuis 2000, un réseau public et privé de transports express en bus, le *Transmilénio*, a amélioré l'accessibilité à travers la ville. Le temps de trajet a baissé de 15 minutes en moyenne, avec de plus fortes baisses pour les foyers vivant dans les quartiers plus pauvres de la ville (voir carte 7.5). Grâce à ces progrès en matière d'infrastructure, le *Programa de Mejoramiento Integral de Barrios* internationalement connu de Bogotá a aidé les quartiers les plus pauvres à s'intégrer dans la ville. Initié en 2003, ce programme a déjà offert de l'assistance à 930 000 personnes. Il est estimé qu'il a contribué à l'augmentation de la valeur des logements dans une proportion s'élevant jusqu'à 11 %.<sup>68</sup>

La République de Corée offre aussi des enseignements intéressants. Dans les années 50, le nombre de quartiers de bidonvilles non officiels était d'environ 136 650, avec plus de 2 200 d'entre eux dans la zone centrale de Séoul.<sup>69</sup> Des mesures politiques spatialement ciblées pour réaménager les zones de bidonvilles de Séoul ont été mises en place dès le milieu des années 60. Toutefois, sans les investissements nécessaires dans des institutions spatialement neutres et des infrastructures spatialement connectives

### ENCADRÉ 7.13 *Les nouvelles villes : échappées des jungles urbaines ou cathédrales en plein désert ?*

Des essais de nouvelles villes ont été effectués en Europe sans grand succès. Au Royaume-Uni, le rapport de la commission Barlow de 1940 a stimulé l'intérêt pour de nouvelles agglomérations. Entre 1947 et 1968, la Grande-Bretagne a créé 26 nouvelles villes pour contrôler la croissance de Londres et stimuler le développement en Écosse et au pays de Galles. En 1965, la France a entrepris un programme similaire : neuf agglomérations, dont cinq dans la région parisienne et quatre dans les zones à la traîne, ont été construites. Ces programmes ont été rapidement interrompus et abandonnés pour cause de non-viabilité. Ces nouvelles agglomérations n'ont jamais atteint le nombre d'habitants qui avait été ciblé ni n'ont contrecarré la croissance de Londres et de Paris. L'expérience des pays en développement a donné des résultats inégaux.

#### **Échec en Égypte**

Le programme de création de nouvelles villes en Égypte est le plus vaste au monde. En 20 ans, l'Égypte a construit 20 nouvelles villes et se prépare à en construire 45 de plus. La première série de 24 villes a démarré en 1974-75 en tant que manifestation d'un engagement politique visant à conquérir le désert et assurer une croissance durable. De vastes zones industrielles ont été créées et des incitations fiscales généreuses ont été proposées au secteur privé. Les terres étaient pratiquement gratuites. La « première génération » de nouvelles villes en comprenait six, chacune avec des populations cibles importantes et dotée de sa propre base industrielle.<sup>8</sup> Dix ans plus tard, au milieu des années 80, le programme suivant basé sur des établissements satellite a été amorcé, et neuf établissements de seconde génération ont été développés autour du Grand Caire. Une troisième génération était composée de villes jumelées proches des capitales provinciales, telle que la nouvelle Thèbes.

Les réalisations des six villes créées il y a 30 ans donnent tout au plus un résultat mitigé. Les villes les plus proches du Caire ont attiré des entreprises et des habitants, mais bien moins qu'il n'avait été anticipé. Les villes éloignées du Caire (dont la ville de Sadate, supposément la nouvelle capitale) sont restées peu attrayantes pour une main-d'œuvre qualifiée en raison du manque de commodités et d'un réseau de transports. Les nouvelles villes ne comptent pas plus d'un million d'habitants (1 % de la population d'Égypte), par rapport aux 5 millions prévus pour 2005. Le programme s'est également avéré coûteux. 22 % des investissements du ministère de l'infrastructure dans le cadre du Quatrième plan (1997-2001) ont été dépensés dans l'aménagement de ces nouvelles villes. Ces chiffres vont augmenter si le gouvernement poursuit sa politique de développement des périphéries urbaines. L'importance accordée à l'attraction d'investissements n'a pas été compensée par la nécessité de rendre les villes attrayantes pour une main-d'œuvre qualifiée, et accessibles depuis les centres urbains déjà établis. Au final, la création de nouvelles villes eut peu d'impact sur la décongestion du Grand Caire.

#### **Succès en Chine**

L'approche de la Chine tient compte de la nécessité de créer des villes avec un accès aux principaux marchés et réseaux de transports. Shenzhen a été la première Zone économique spéciale (ZES) à recevoir l'approbation de Deng Xiaoping en 1980. Cette petite ville de 30 000 habitants a grossi jusqu'à compter 800 000 habitants en 1988 et 7 millions en 2000. Les nouveaux résidents comprennent des professionnels parmi les mieux formés du pays, attirés par des salaires importants, de meilleurs logements et des opportunités scolaires pour leurs enfants. Le PIB par habitant a été multiplié par plus de 60.

Shenzhen doit son succès à sa proximité de Hong Kong (Chine), sa connectivité au sein de la zone et avec les autres villes de Chine, et sa forme urbaine :

- *L'accès aux marchés étrangers.* Le positionnement de la ZES près de la ville de Hong Kong (Chine) a facilité les investissements de l'étranger, l'assistance technique et l'accès aux marchés étrangers.
- *La connectivité au sein de la zone.* En vue de répartir le fruit du développement, les limites de la municipalité ont été étendues pour faire bénéficier tous les travailleurs des avantages de la ville. Le système rural de *hukou* a été aboli dans la municipalité, et l'ensemble des services urbains est devenu accessible à tous les habitants. L'emplacement de la zone urbaine de Shenzhen dans la région du delta de la rivière des Perles a garanti les meilleures liaisons possibles avec son arrière-pays et d'autres points urbains centraux des régions du delta. Des décisions complémentaires visant à faciliter la mobilité et l'intégration comprennent notamment des investissements dans les infrastructures de transport et un passage d'un système routier à un système ferroviaire.
- *Une forme urbaine fonctionnelle.* Le plan global pour Shenzhen prévoit l'aménagement d'une métropole polycentrique qui relie la ZES aux points urbains centraux grâce à un réseau de transports efficace.

Sources : Équipe du Rapport sur le développement dans le monde 2009 ; Stewart, 1996 ; Banque mondiale, 2007b.

a. Par exemple, la population cible initiale de Sixth of October était de 500 000 habitants, chiffre qui a été relevé à 1 million à la fin des années 80, et la cible est à présent de 2,5 millions d'habitants. La population est en fait probablement inférieure 200 000 habitants.

existantes, ces politiques ne sont parvenues qu'à transférer les bidonvilles de leur situation initiale vers de nouveaux bidonvilles comme Mokdang, Nangok et Shillim à proximité du Complexe industriel de Guro, dont les industries textiles et autres fournissaient des opportunités d'emploi requérant peu de qualifications aux migrants ruraux.

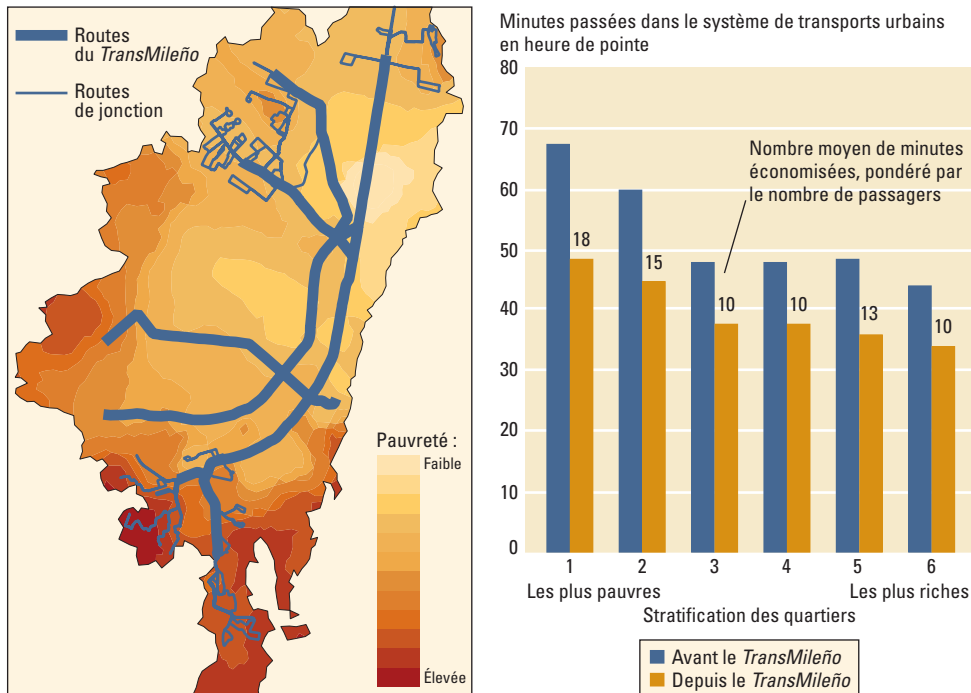
Malgré l'échec du gouvernement de la République de Corée avec ses mesures politiques initiales d'éradication des bidonvilles dans les années 60 et 70, il a mieux réussi lorsqu'il s'y est attelé à nouveau dans les années 80 avec une série de mesures plus vastes. A ce moment là, la République de Corée se rapprochait du stade d'urbanisation avancé, et le niveau de la population de Séoul avait commencé à se stabiliser (voir carte 7.6). En outre, suffisamment de temps s'était écoulé pour que les mesures

politiques spatialement neutres et connectives prises auparavant prennent entièrement effet.

Entre 1984 et 1990, l'expansion du réseau routier a eu du mal à suivre l'augmentation du nombre de propriétaires de voitures. Pour alléger ces problèmes, des projets plus vastes d'intégration des zones périphériques dans les villes étaient nécessaires, et en 1989 le Nouveau plan de développement urbain a été lancé. Cinq nouvelles villes ont été construites à environ 25-30 km de Séoul (voir carte 7.6). Les investissements consacrés aux infrastructures connectives ont constitué l'élément clé du succès de cette intégration. Le réseau du métro a été étendu, et une route périphérique a été construite, réduisant ainsi les embouteillages.

Au cours de cette période, 93 quartiers de bidonvilles couvrant une surface de 427 km<sup>2</sup> ont été modernisés, y compris les bidonvilles de



**Carte 7.5 Le TransMileño de Bogota a contribué à intégrer les pauvres**

Source : Yepes, 2008.

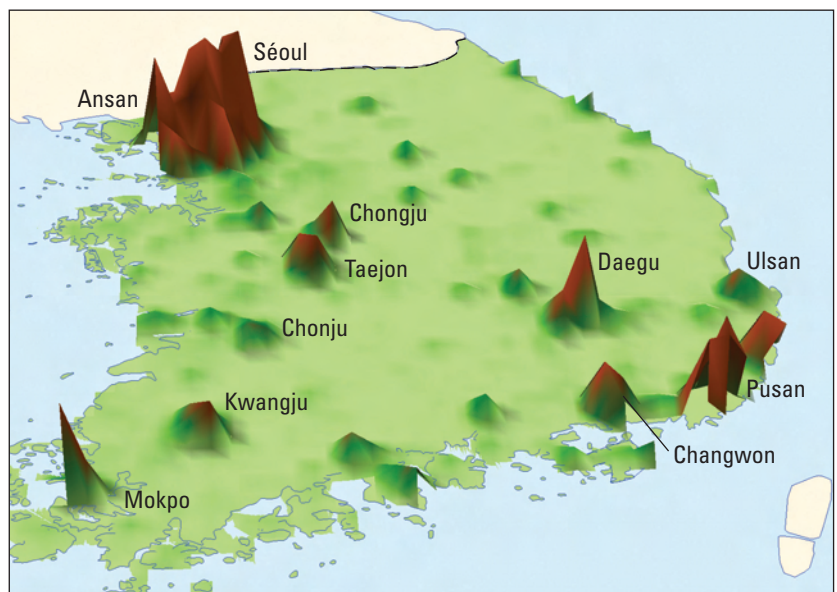
Wolgoksa-dong et Mok-dong.<sup>70</sup> Les résidents du premier ont bénéficié d'une amélioration réussie in situ, et ceux du second ont été déplacés car le gouvernement a fait évacuer la zone et l'a remplacée par un complexe moderne d'appartements. Les squatteurs ont perçu des allocations de déménagement d'un montant de 2 000 dollars par personne et ont eu le droit d'acheter de nouveaux appartements à un prix réduit.<sup>71</sup>

La Turquie s'est également transformée, passant d'une société principalement rurale à une essentiellement urbaine au cours du dernier demi-siècle. Depuis son adhésion à l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) en 1961, la part urbaine de la Turquie a augmenté d'environ un tiers de la population totale à deux-tiers de celle-ci,<sup>72</sup> alors que le PIB, avec 6 600 dollars par habitant, a plus que triplé.<sup>73</sup> Le moteur de cette augmentation de la densité a été la croissance rapide des villes de Turquie, avec en tête Istanbul.

En 1960, la population d'Istanbul comptait environ 1,5 millions d'habitants, soit l'équivalent de la ville de Kansas d'aujourd'hui aux États-Unis. Avec une population qui dépasse les 10 millions d'habitants aujourd'hui, Istanbul est maintenant l'une des plus grandes villes d'Europe, d'une taille à peu près identique à celle de Chicago.<sup>74</sup> Une grande partie des habitants issus de cette croissance a été relogée du côté asiatique de la ville, foyer de vagues successives d'immigrants ruraux. C'est cette croissance qui

provoque un raz-de-marée quotidien d'individus qui traversent le Bosphore pour aller travailler dans la partie européenne de la ville.

Les réformes spatialement neutres qui ont accompagné la création de la République de Turquie contemporaine sont à la base de la mutation du pays vers une économie urbaine.

**Carte 7.6 Densité économique à Séoul, avec de bonnes connexions vers les autres villes**

Source : Équipe du Rapport sur le développement dans le monde 2009 et Groupe d'étude des perspectives de développement de la Banque mondiale, à partir d'estimations des PIB sous-nationaux pour 2005. Voir aussi Nordhaus (2006).



La constitution de la Turquie de 1924 comprenait une adaptation des lois et de la jurisprudence européennes aux besoins de la nouvelle république, la faisant souscrire aux droits de propriété privée. Les réformes introduites sous le régime de Mustafa Kemal Atatürk ont uniformisé le système d'éducation du pays, posant ainsi les bases d'un meilleur accès à l'éducation au cours du demi-siècle passé. En 1960, le taux de population non scolarisée de plus de 15 ans était de 67 %, et en 2000 de 18,6 %. <sup>75</sup> Et des services de soins de santé améliorés ont contribué à augmenter l'espérance de vie de 51 ans en 1960 à 71 ans en 2005. <sup>76</sup>

Les réformes des années 20 ont contribué à jeter les fondements du développement rapide d'Istanbul, mais la ville s'est trouvée confrontée à des problèmes de congestion. En réaction, elle a amélioré son infrastructure connective, l'année 1973 marquant l'ouverture du Pont du Bosphore à huit voies reliant la partie européenne à la partie asiatique de la ville. L'achèvement du second Pont du Bosphore a suivi en 1988. En 1989, la première ligne de métro léger s'est ouverte, reliant les zones d'Aksaray et de Kartaltepe. Entre-temps, une seconde ligne de métro léger s'est ouverte en 2007, après la construction d'une ligne de métrobus de 11 km de long en 2005. D'autres sont en chantier.

Toutefois, cette prospérité s'est accompagnée de divisions. Une grande partie de la croissance rapide d'Istanbul au cours des dernières décennies a donné lieu à l'apparition d'établissements officieux, tels que Sultanbeyli, Sarıgaza et Pa\_aköy du côté asiatique. Ces établissements se sont créés lorsque les migrants ruraux ont fait valoir un ancien précepte légal qui avait échappé aux réformes d'Atatürk : peu importe à qui appartient les terres ; si quelqu'un est capable de bâtir sa maison en une nuit et de s'y installer le matin venu, personne ne peut l'expulser sans être poursuivi. De tels établissements, appelés *gecekondu*, abritent une grande partie de la population d'Istanbul. Près de la moitié des habitants de la ville, soit environ 5 à 6 millions d'individus, vit dans des logements qui sont ou étaient des *gecekondu*. Bien que des établissements comme Sultanbeyli se soient intégrés dans la ville, ça n'a pas été le cas pour certains d'entre eux, notamment Pa\_aköy. <sup>77</sup> Istanbul a encore besoin de programmes ciblés pour gérer les divisions associées à la présence continue de communautés informelles sous-intégrées et bénéficiant de peu de services.

Le delta de la rivière des Perles en Chine est confronté à des défis similaires. La région est composée de neuf villes et comprend une population à peu près égale à celle de l'Espagne, ce

qui en fait l'une des agglomérations urbaines les plus avancées de Chine. En effet, avec une part urbaine proche des 75 % en 2006, elle constitue une région tridimensionnelle qui doit faire face au triple défi de développement de sa densité, de réduction des distances et d'élimination des divisions. Ces divisions sont manifestes dans les « villages urbains » que l'on appellerait des bidonvilles ailleurs. Leur accès aux services élémentaires d'hygiène est inexistant, et ils sont exposés à la dégradation de l'environnement. Les villes de la zone du delta de la rivière des Perles ont instauré des mesures politiques spatialement ciblées pour régler le problème des villages urbains. La province de Guangdong, où se situe cette zone, a commencé à reconstruire les villages urbains en juin 2000. La ville de Zhuhai, par exemple, vise à la reconstruction de 26 villages administratifs. Un système d'incitations permet à l'administration des villages, à leurs habitants et aux promoteurs de partager l'appréciation dans la valeur des terres.

L'intégration des zones rurales et urbaines a fait partie du processus de libéralisation post-1978 en Chine. Dans le cadre du modèle de cantons, la partie urbaine centrale est responsable de l'arrière-pays rural environnant. À mesure que la ville se développe et que sa zone d'influence s'étend, les limites administratives du canton s'étendent également. Les grandes villes encouragent l'intégration active de l'arrière-pays qui les entoure en finançant les investissements dans les infrastructures et les services sociaux dans les petites villes et les zones rurales sous leur influence (voir encadré 7.14).

*Appliquer les réglementations appropriées.* Shanghai, zone métropolitaine jouissant du statut spécial de province, a une population de 13 millions d'habitants inscrits et 4 millions de résidents permanents, et elle s'étend sur une superficie de 6 300 km<sup>2</sup>. La part urbaine de la ville, qui regroupe 18 quartiers urbains et le conté rural de Chongming, est de près de 80 %. Les marchés fonciers urbains remplissent bien leur rôle d'allocation des terres urbaines disponibles dans les limites de la reconversion des terres rurales. La proportion des surfaces construites au sol s'est adaptée aux besoins des changements dans les marchés, et l'espace par personne a augmenté de 3 à 12 m<sup>2</sup> au cours des 20 dernières années. Les baux fonciers constituent une source de revenus.

La zone urbanisée de Shanghai est passée de 300 à 500 km<sup>2</sup> au cours de la dernière décennie. Le nombre de voyageurs empruntant le métro a été multiplié par dix, passant de 178 000 à 1,6 millions au cours des dix dernières années. Toutefois, la proportion de trajets avec ce moyen

de transport par rapport au nombre total de trajets effectués n'est que 2,5 %. Une grande partie des 4 millions de travailleurs temporaires à Shanghai vit dans d'anciens villages urbains qui sont abordables car ils sont exempts des réglementations urbaines en termes de densité, de hauteur des bâtiments et d'espaces publics. Compte tenu des difficultés de reconversion des terres rurales, ces villages urbains sont attractifs pour les promoteurs, mais leur développement engendrerait certainement des conditions de logement pires pour les travailleurs temporaires.

La ville de Mumbai est moins prometteuse. Dans les années 70 à 90, la ville a résisté à l'afflux de migrants en instaurant des réglementations quant à l'utilisation des sols et la construction qui privilégiaient les titulaires et empêchaient une utilisation efficace des terres.<sup>78</sup> Il s'est ensuivi un développement uniformément réparti, mais accompagné de rues encombrées et d'une prolifération des bidonvilles (voir encadré 7.15).

*Intégrer les bidonvilles aux villes, en s'appuyant sur les trois instruments : les institutions, l'infrastructure et les incitations.* Les projets de villes sans bidonvilles ne sont pas réalistes pour les pays en développement, comme l'admet l'évaluation à mi-parcours du 10<sup>e</sup> plan quinquennal indien :

Au fil des années, il s'est produit un changement de paradigme quant aux prescriptions du gouvernement pour ce qui concerne ses politiques pour les bidonvilles. À l'origine, une mesure visant au développement de « villes sans bidonvilles » a été prescrite. Toutefois, lorsqu'on considère les aspects sociaux du problème ainsi que son ensemble et les différentes activités économiques auxquelles se livrent les habitants des bidonvilles, ce concept a fait place à la réhabilitation de ces habitants. La réhabilitation implique soit le déménagement ou le développement in situ des zones de bidonvilles. Au cours des premières années de développement des bidonvilles, l'accent a été placé sur la mise en place d'infrastructures dans les bidonvilles par le biais du Programme national d'amélioration des taudis (NSDP). À présent, l'orientation est à nouveau la fourniture de logements aux habitants des bidonvilles urbains, à travers le plan Valmiki Ambedkar Awas Yojana (VAMBAY).

L'identification et l'application de mesures politiques pour contrôler la formation de bidonvilles constituent un souci majeur pour les responsables politiques de la plupart des pays en développement. Mais il existe peu de consensus quant au choix des politiques nécessaires à l'amélioration des conditions de vie et des moyens d'existence des habitants des bidonvilles, tout en évitant de compromettre le potentiel

### ENCADRÉ 7.14 *L'intégration des zones rurales et urbaines : Pékin, Guangzhou et Shanghai*

Pékin, Guangzhou et Shanghai, chacune des zones en plein essor, projettent de relier les zones rurales aux zones urbaines : développer les soins de santé et l'éducation, investir dans l'infrastructure et les réseaux de transport, et construire des cantons.

- *Services sociaux.* Les gouvernements proposent des formations professionnelles et d'autres services contribuant au soutien des emplois non agricoles et à l'assistance aux agriculteurs dans leur transition du secteur agricole vers le secteur non agricole. Des incitations sont également offertes aux entreprises qui pourront former et engager des stagiaires à la suite de leur formation. Ils fournissent des services sociaux aux habitants des zones rurales, tels que les assurances maladie et les retraites. Pékin a subventionné les assurances maladie des coopératives rurales. Shanghai a augmenté les dépenses publiques destinées aux services sociaux en milieu rural, notamment l'éducation et les soins de santé pour couvrir les agriculteurs (couverture à 100 % par un plan d'assurance maladie des coopératives rurales). Guangzhou compte mettre en place un programme de retraites pour couvrir tous les habitants locaux.
- *Investissements dans l'infrastructure.* En 2005, Pékin construisait 304 km de routes et relia tous les villages administratifs. À Shanghai, le réseau de voies

express passa de 200 km de routes en 2003 à 550 km en 2005, pour atteindre 750 km en 2010. À Guangzhou, la présence de routes, d'électricité et d'eau au sein de tous les établissements ruraux de plus de 100 habitants se concrétisa en 2007.

- *Intégration des zones environnantes.* Les trois villes ont poussé les industries traditionnelles à se déplacer du quartier des affaires du centre (où les loyers sont assez élevés) vers la périphérie (par le biais d'incitations fiscales), pour ainsi permettre aux industries à forte valeur ajoutée de s'installer dans la zone centrale. Un programme de construction de cantons fut initié pour développer un système centré sur des quartiers urbains de 10 millions d'habitants entourés de villes secondaires, d'agglomérations centrales et de villages. En 2003, Guangzhou a démarré la construction de 10 villes centrales financées par les autorités de la ville. Shanghai a commencé à mettre en place le « plan 1966 », qui a pour objectif de développer d'ici 2020 une ville principale, neuf villes secondaires (centres historiques traditionnels), 60 nouveaux cantons, et 600 villages centraux comptant chacun 1 500 à 3 000 habitants.

Source : Équipe du Rapport sur le développement dans le monde 2009.

économique des zones métropolitaines. Deux questions restent en suspens. En quelles circonstances les bidonvilles doivent-ils être revalorisés ? Et que faut-il faire pour les revaloriser ? Ce Rapport suggère que le bon moment pour aborder systématiquement le problème des bidonvilles est lorsque les prérequis institutionnels et infrastructurels sont en place. Et l'approche qui convient est celle de l'intégration des bidonvilles dans l'économie urbaine élargie.

Si le problème concerne la criminalité et la misère, la meilleure stratégie consiste à revaloriser le quartier. Mais si le problème est une question d'inefficacité spatiale, des mesures pour améliorer l'efficacité de l'utilisation des terres et pour dédommager les habitants des bidonvilles pour la perturbation de leurs moyens d'existence devraient vraisemblablement prévaloir. Les interventions pour améliorer les conditions de vie dans les bidonvilles comprennent des mesures de prévention, telles que des programmes relatifs aux cadres, aux services et au traitement des problèmes (la revalorisation des

bidonvilles étant la plus courante), des lots de services élémentaires, la réfection des routes, le logement et l'intégration sociale. Le *Kampong Improvement Program* de l'Indonésie est probablement l'initiative de revalorisation urbaine la plus ancienne, la plus vaste et la mieux connue au monde. Il conjugue de faibles coûts d'investissement de l'ordre de 23 à 118 dollars par personne, il fait bénéficier 15 millions d'individus et utilise une approche participative. Le projet Orangi au Pakistan et le Projet de réhabilitation du district d'Accra au Ghana sont prometteurs aussi (voir le tableau 7.2).

Les mesures politiques liées à l'utilisation des terres et au zonage ont souvent exclu les populations pauvres d'une intégration physique aux marchés dynamiques du travail, tandis que des infrastructures de transport précaires réduisent les possibilités de relier des habitants éloignés à leur lieu de travail urbain. Les politiques sud-

africaines de zonage sous le régime de l'apartheid ont séparé les Blancs des Noirs dans les villes. La structure des villes peut donc accentuer les divisions sociales et entraver les efforts visant à réduire les inégalités et la discrimination. L'abolition de l'apartheid n'a pas été suffisante pour diminuer les disparités. Pour compenser les inégalités spatiales en termes de revenus, les autorités locales peuvent financer les coûts de transport des enfants pauvres, fournir des bons pour des études dans les institutions privées et augmenter les dépenses en faveur des écoles publiques.<sup>79</sup>

### Une stratégie pour une urbanisation d'inclusion

Le principe de Tinbergen suggère qu'il est nécessaire d'avoir un instrument pour chaque objectif politique.<sup>80</sup> L'application de ce principe aux

**Tableau 7.2 Interventions visant à intégrer les urbains pauvres**

| Pays (ville)  | Cible et objectifs   | Leçons et points clés  |
|---|--|--|
| <i>Tunisie (national)</i> Agence de Réhabilitation et de Rénovation Urbaine             | <i>Sécurité de jouissance.</i> Régularise les régimes ; développe l'infrastructure ; soutien à l'amélioration des logements ; terrains pour les familles déplacées.  | A déclenché un processus dynamique d'amélioration des logements ; contribue à expliquer la faible proportion de la population urbaine dans les bidonvilles.  |
| <i>Brésil (Goiania)</i> La Fédération des locataires et posseiros de Goiania            | <i>Sécurité des régimes fonciers.</i> Occupation des terres publiques et sécurisation des régimes fonciers en faisant appel aux droits des citoyens à occuper des terres inutilisées et dépourvues de titres.  | Concernes 100 000 anciens locataires. Organisme local de base ayant appuyé avec succès les efforts pour la sécurité des régimes fonciers et l'accès aux infrastructures et services.   |
| <i>Pérou (Ilo)</i> Autorités municipales  | <i>Dotation de terres.</i> Rend les terrains viabilisés disponibles à la construction pour les familles à faibles revenus.   | 6 000 terrains viabilisés pour accueillir des logements dès 2005. Malgré une multiplication de la population locale par cinq en 1960-2000, aucune pression concernant l'occupation des sols.   |
| <i>Argentine (Buenos Aires, San Fernando, et San Jorge)</i> IIED-America Latina         | <i>Dotation de terres.</i> Terres viabilisées et léguées pour favoriser la réinstallation et la réduction de la densité ; terrains distribués dans une loterie gérée par la communauté.  | Le programme est le résultat d'une série d'actions et d'initiatives réalisées au cours des 20 dernières années, soutenues par une ONG d'Argentine qui fait du lobbying auprès des autorités provinciales et municipales.   |
| <i>Namibie (Windhoek)</i> Shack Dwellers Federation of Namibia et autorités de la ville | <i>Lois flexibles de zonage.</i> Achat/location groupés de terres pourvues de services communautaires ; taille des terrains en-dessous du minimum national officiel.   | Démontre comment les contraintes sous la forme de normes et réglementations sur l'utilisation des sols urbains peuvent être surmontées pour rendre les sites viabilisés financièrement plus accessibles aux familles à faibles revenus.  |
| <i>Malawi (Lilongwe, Blantyre, Mzuzu)</i> Malawi Homeless People's Federation           | <i>Dotation de terres, réglementations flexibles.</i> Firent du lobbying auprès du gouvernement pour des terres ; démontrèrent la capacité des membres à construire des logements de bonne qualité à coût réduit. Le changement des normes officielles est important par rapport aux prix. | Depuis 2003, environ 760 terrains ont été fournis et maisons construites. Disponibilité de prêts à la construction de logements pour les groupes d'épargne ; la plupart des épargnants sont des femmes locataires ; endiguement des logements de bidonvilles et développement de l'utilisation des terres. |
| <i>Pakistan (Orangi)</i> Institut de recherche et de formation                          | <i>Dotation de commodités.</i> Développement communautaire des systèmes d'écoulement des eaux et d'égouts, financé par les communautés et le gouvernement locaux.  | 96 994 foyers à Orangi et 300 lieux au Pakistan. Tous les coûts peuvent être couverts par la suppression des entrepreneurs et la modification des normes d'ingénierie.   |
| <i>15 pays (Asie du Sud, Asie de l'Est et Afrique)</i> Slum Dwellers International      | <i>Dotation de commodités.</i> Fédérations nationales formées par les habitants des bidonvilles ; initiatives pour la construction et l'amélioration des foyers et des services élémentaires.  | Les groupes d'épargne (principalement composés de femmes) et leur gestion collective des fonds permettent aux groupes d'augmenter la capacité d'actions coopératives ; négociation de partenariats avec les autorités.   |
| <i>Thaïlande (national)</i> Community Organizations Development Institute               | <i>Dotation de commodités.</i> Subventions à l'infrastructure et prêts au logement pour les organisations communautaires composées de familles à faibles revenus issues des bidonvilles.   | 495 projets dans 957 communautés couvrant 52 776 foyers. Activités identifiées par chaque organisation communautaire en partenariat avec des acteurs locaux ; les sources de financement incluent des contributions communautaires.  |
| <i>Nicaragua (national)</i> Programme de développement local (PRODEL)                   | <i>Dotation de commodités.</i> Cofinancement de petits projets d'infrastructure (eau, assainissement, écoulement des eaux) ; amélioration des logements et prêts et soutien aux microentreprises.  | 484 projets favorisant quelques 60 000 foyers. Fonds apportés aux autorités locales, ONG, organisations communautaires et foyers.  |

Source : Satterthwaite (2008), pour ce Rapport.

Note : IIED = Institut international pour l'environnement et le développement ; ONG = organisation non gouvernementale.

questions politiques abordées dans ce Rapport implique qu'il faut autant d'instruments d'intégration qu'il n'y a de dimensions à un problème. À mesure que les défis liés à l'intégration s'intensifient suivant le niveau d'urbanisation, le nombre d'instruments politiques nécessaire augmente également. Heureusement pour les nations en développement, la capacité des marchés et des gouvernements s'accroît en parallèle à l'urbanisation. Ces mesures politiques doivent cependant être instaurées dans le bon ordre.

Dans les zones d'urbanisation avancée, les défis politiques sont complexes. Les fondements d'une urbanisation d'inclusion doivent être posés tôt dans le processus de développement. Pour le faire, les gouvernements doivent être sélectifs. Ce chapitre suggère comment établir un ordre des priorités et les agencer

- Dans les zones à urbanisation naissante, l'objectif doit consister à faciliter une urbanisation spontanée. Les instruments politiques de fond sont les institutions spatialement neutres qui facilitent le développement de la densité dans certains endroits. Ces instruments comprennent des régimes fonciers et des droits de propriété sécurisés, des services sociaux et élémentaires et des mesures politiques macroéconomiques qui ne privilégient pas une activité productive (grosse industrie) au détriment d'une autre (petite agriculture). Les responsables politiques doivent viser à une neutralité entre zones rurales et urbaines.
- Dans les zones à urbanisation intermédiaire, la croissance rapide de certaines villes est source de congestion. En sus de politiques spatialement neutres pour développer la densité, des politiques connectives pour gérer les problèmes de congestion et de distances économiques deviennent nécessaires. Celles-ci comprennent des investissements dans les infrastructures de transport (pour améliorer la connectivité entre les villes et au sein des villes) et l'encouragement de décisions socialement efficaces, lors du choix des emplacements futurs des unités de production par les entreprises, en termes de positionnement socialement efficace des entreprises. Le mot d'ordre des décideurs politiques doit être l'efficacité.

### ENCADRÉ 7.15 *Revalorisation et prévention des bidonvilles : quelles mesures sont efficaces ?*

Comme en témoignent les expériences de politiques rapportées par ONU-HABITAT et l'Alliance des villes, les initiatives qui réussissent ont plusieurs éléments en commun, dont le renforcement institutionnel et la coordination à tous les niveaux du gouvernement.

*Le renforcement institutionnel.* Les pays qui ont réussi à intégrer les bidonvilles à leurs villes ont renforcé leurs institutions et procédé à des réformes complémentaires, qui comprenaient un programme plus vaste de réduction de la pauvreté urbaine (Indonésie, République islamique d'Iran, Mexique, Afrique du Sud et Turquie). Certains ont mis en oeuvre des politiques visant à l'intégration des populations urbaines pauvres au tissu social et juridique des villes (Brésil, Chili et Colombie). D'autres ont mené des réformes en faveur des pauvres à travers des dotations de terres et de logements (Inde).

*La coordination à tous les niveaux du gouvernement et avec des représentants privés.* Les pays qui ont affiché de bonnes performances sont aussi ceux qui ont fait un effort de coordination entre les autorités centrales, régionales et locales et le secteur privé (Chili, Égypte, Sri Lanka, Thaïlande et Tunisie). Mais les villes et les pays qui ont réussi à fournir des services de base et des améliorations aux logements disposaient de mécanismes de

contrôle de la performance clairement définis qui demandaient une implication à tous les niveaux du gouvernement. Au Cambodge, en Chine et au Vietnam, par exemple, il existe une procédure qui rend obligatoire la soumission de comptes-rendus à une autorité supérieure à propos des dépenses d'infrastructures par les municipalités. De leur côté, le Brésil et l'Indonésie ont institué des procédures de contrôle par le public, ce qui met en valeur la participation des citoyens à la planification et la prise de décisions. La coordination à tous les niveaux du gouvernement et avec le secteur privé est déterminant aussi pour rehausser avec succès le niveau des projets de valorisation des bidonvilles. Un exemple : celui du Programme de développement de Kampong en Indonésie, mais il y en a d'autres (le Brésil, la Colombie, le Mexique, l'Afrique du Sud, la Thaïlande et la Tunisie) dont les programmes ont été lancés sur une échelle modeste et qui ont été rehaussés avec succès à un niveau national grâce à l'implication de tous les niveaux du gouvernement et du secteur privé.

Basé sur une contribution d'Eduardo López Moreno, directeur, Observatoire urbain mondial, UN-HABITAT.  
a. Garau, 2008.  
b. Bazoglu, 2008.

- Dans les zones à urbanisation avancée, les divisions au sein des villes provoquées par les bidonvilles et les établissements officiels ainsi que par les déchets et la criminalité viennent s'ajouter aux défis liés à la densité et aux distances. En sus des mesures politiques spatialement neutres et spatialement connectives, des politiques ciblées sur le plan spatial pour gérer les problèmes de divisions intra-urbaines sont nécessaires pour affronter les difficultés associées aux bidonvilles, à la criminalité et à l'environnement, et pour favoriser la vivabilité.

# L'unité, et non l'uniformité :

## *Les approches efficaces du développement territorial*



Un développement rapide génère souvent des différences importantes au niveau des activités économiques des différents secteurs géographiques d'un pays. En tant que tel, cet état de fait ne doit pas être source d'inquiétude. Toutefois, lorsque les différences dans la production économique se traduisent par des fossés importants et persistants entre les niveaux des standards de vie des régions prospères et ceux des régions pauvres, les décideurs politiques les considèrent alors comme des sources de conflits sociaux et politiques. Les disparités persistantes au niveau des standards de vie des différentes régions sont également indésirables pour des raisons économiques puisqu'elles peuvent par ailleurs accroître les inégalités en termes d'accès aux opportunités.

La mondialisation et la libéralisation pourraient redistribuer la production au sein des pays, laissant la population concentrée dans des endroits désormais délaissés par les marchés. Au Brésil, en Chine, en Inde et dans la Fédération de Russie, les changements intervenus au cours du siècle dernier tant dans les marchés que dans les politiques ont altéré les destinées de nombre d'endroits. Les différences géographiques dans les activités économiques encouragent la migration en provenance des zones retardataires, en concentrant les populations — les pauvres compris — dans des zones prospères. Toutefois, les disparités géographiques entre standards de vie, en créant ou approfondissant les divisions à l'intérieur des pays, peuvent également conduire à des conflits susceptibles de ralentir le développement social et économique.

Se basant sur les conclusions et analyses des sections précédentes, ce chapitre aborde les réponses politiques à adopter face à l'élargissement ou à la persistance des différences de niveaux de vie entre les zones de pays favorisés par les marchés et qui disposent d'une masse économique importante, et celles dont ce n'est

pas le cas. Comme dans le reste de ce rapport, les termes « région » et, ici, « zone » désignent une région ou un territoire au sein d'un pays. Ce chapitre traite donc de débats sur le « développement régional » (également appelé « développement territorial »). La logique et l'expérience suggèrent que les décideurs politiques devraient calibrer leurs réponses en fonction de la difficulté du défi.

- ***Dans les pays où la main d'œuvre et le capital sont mobiles, les écarts économiques entre les régions prospères et pauvres doivent être traités principalement par des politiques spatialement neutres ou universelles, pour lesquelles le terme « institution » est utilisé de façon générique.*** Ces politiques doivent faciliter la mobilité des populations vers les opportunités. Lorsque les zones retardataires recensent à la fois peu d'habitants et un faible taux de pauvreté par rapport au pays tout entier, les mesures à mettre en place pour faciliter la mobilité doivent constituer le thème principal de la politique de développement.
- ***Dans les pays où les zones à la traîne comptent un grand nombre de pauvres mais présentent peu de résistance à la mobilité de ces derniers, les institutions qui encouragent la mobilité doivent être appuyées par une infrastructure spatialement connective.*** Les zones pauvres de certains pays présentent une très forte densité de population – et un grand nombre de pauvres – mais peu d'obstacles de nature culturelle, linguistique ou politique aux flux de main-d'œuvre et de capitaux. Les investissements en infrastructures qui accroissent le flux de marchandises, d'individus et d'informations devront favoriser la concentration économique et la convergence spatiale des standards de vie.
- ***Dans les pays fragmentés par des divisions linguistiques, politiques, religieuses ou eth-***



**niques, des incitations spatialement ciblées peuvent être nécessaires.**

Lorsque les régions pauvres doivent faire face au triple défi (1) de l'éloignement des opportunités économiques des zones de pointe, (2) de la forte densité de population, (3) des taux de pauvreté élevés, en plus des divisions internes qui limitent la mobilité de la main-d'œuvre et du capital, les institutions et infrastructures doivent être complétées par des interventions ciblées spatialement pour encourager la production économique dans les zones retardataires. Toutefois, ces incitations ne doivent pas contrecarrer les objectifs d'intégration poursuivis par les institutions qui rassemblent les populations, ni par les infrastructures qui permettent la connexion des zones retardataires avec les zones de pointe d'un pays.

Institutions, infrastructures et incitations sont les trois piliers d'une approche politique réussie de l'intégration au plan national. Lors de la prise de décision, parmi les options d'intégration, les gouvernements doivent considérer les coûts fiscaux et les coûts d'opportunité de ces instruments. Ce chapitre apportera aux pouvoirs publics un cadre organisationnel qui leur permettra de réfléchir à ces options et les aidera à définir la combinaison de politiques optimale en vue d'appliquer ces choix.

**Une approche nouvelle.** Les discussions politiques ayant pour thème l'amélioration du bien-être dans les régions pauvres commencent

souvent en se concentrant sur ces dernières — et par une mise en évidence des interventions ciblées ou des « incitations » politiques visant à déplacer la production vers ces endroits. Cependant, les politiques de développement territorial devraient intégrer les zones pauvres aux zones prospères et le débat sur l'incitation ciblée spatialement devrait venir en dernier lieu — après qu'aient été considérées les politiques neutres sur le plan spatial, telles que le partage du revenu national et les dispositifs de dépenses sociales (« les institutions ») et les initiatives relatives à une infrastructure connective, telles que les moyens de transport et de communication (« l'infrastructure »). L'expérience des pays en développement et développés montre que, sans l'appui de ces institutions et de cette infrastructure, les incitations ont été inefficaces et onéreuses. Les incitations ciblées spatialement sont des instruments politiques qui ne doivent être utilisés qu'en dernier recours et destinés à agir de concert avec les institutions et les infrastructures.

En traitant de ces problèmes de politiques, le chapitre apporte la réponse à une question de première importance pour les décideurs politiques : les pays doivent-ils investir dans les personnes ou dans les lieux ? La réponse est d'investir dans les activités qui produisent les rendements les plus importants à l'échelon national, aux plans économique et social. Dans les régions prospères, il conviendra de mettre l'accent sur les investissements dans les lieux

**ENCADRÉ 8.1** *Les messages de ce Rapport, sur le plan de la politique, sont-ils anti-décentralisation ? Non.*

Les institutions spatialement neutres constituent la base des politiques d'intégration spatiale qui poursuivent l'efficacité et l'équité sur le plan spatial. Quels que soient les endroits où vivent les populations, elles devraient pouvoir disposer d'un accès abordable à des services sociaux tels que services de santé, éducation, hygiène et sécurité. La manière dont ces services sont dispensés dépend des conditions propres à chaque pays.

Dans de nombreux pays, la décentralisation a accru la responsabilité des gouvernements régionaux envers l'amélioration du bien-être local. En 2002, au Vietnam, les gouvernements régionaux ont été responsables de près de 50 % des dépenses, contre environ 25 % en 1992. En Chine, le rapport passe de 67 à 72 % entre 1990 et 2004.<sup>a</sup> Aux Philippines, le rapport était de 25 % en 2002, contre 11 % en 1990.

Les problèmes surviennent lorsque la décentralisation interfère avec la mise en place des politiques spatialement neutres. Plutôt que d'allouer des ressources aux services sociaux, les décideurs politiques régionaux ont parfois tendance à affecter les dépenses à des activités

politiquement populaires — telles que la création d'emplois. Dans les pays à forte décentralisation, comme le Brésil, les progrès sur l'éradication de l'analphabétisme et l'universalisation de l'éducation de base, sont suivis par le biais de l'allocation des dépenses, la Constitution prévoyant que 25 % des revenus des États et municipalités provenant des impôts et des transferts soient affectés au financement de l'éducation primaire. Toutefois, une inspection plus approfondie montre que 10 % des municipalités dépensent moins que les montants recommandés dans la Constitution.<sup>b</sup>

Les investissements importants et visibles sont des signaux politiques opportuns à l'intention des électeurs, leur montrant que leurs représentants travaillent dur. Comment la décentralisation peut-elle alors être compatible avec les politiques d'intégration spatiale abordées ici ?

- **Institutions** – Les allocations de ressources aux gouvernements régionaux pourraient initialement être basées sur les intrants (dépenses en services publics) mais doivent, dès que possible, s'appuyer sur les résultats

(améliorations des indicateurs nationaux du Millénaire pour le développement).

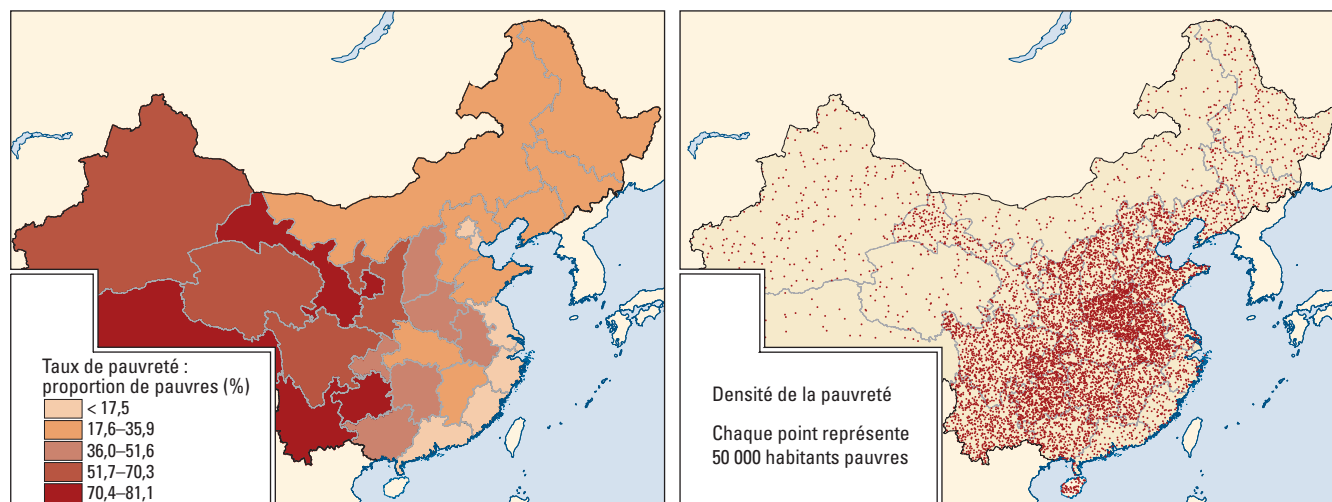
- **Infrastructure** – Afin de maximiser les synergies créées par les investissements en infrastructure et réglementer efficacement les échanges commerciaux interrégionaux, la conception et la planification des décisions doivent être réalisées conjointement par les gouvernements régionaux affectés à ces investissements et à ces régulations.
- **Incitations** – Tandis que les gouvernements régionaux peuvent être bien adaptés à l'analyse du potentiel économique local, la décision du *vers quoi* orienter les incitations ciblées doit relever de l'autorité d'un représentant des instances nationales capable d'établir les priorités de ressources nécessaires à l'accélération de la croissance globale. *Comment* ces programmes sont mis en place peut être décidé localement.

Source : Équipe du Rapport sur le développement dans le monde 2009.

a. Bureau national des statistiques, Chine, 2005.

b. Institut brésilien de géographie et de statistiques (IBGE) 2004.

**Carte 8.1 Le taux de pauvreté est élevé dans l'intérieur de la partie ouest de la Chine mais à l'est, la plupart des pauvres vivent plus près de la densité économique**



Source : Équipe du Rapport sur le développement dans le monde 2009.

Note : Les taux et comptes de la pauvreté sont estimés sur base du seuil de pauvreté de 2 dollars par jour en 2002.

— des investissements durables qui augmentent la croissance économique nationale. Dans les régions pauvres, il faudra souligner l'importance de l'investissement dans la population — des investissements porteurs qui stimulent la mobilité et accélèrent la réduction de la pauvreté.

Dans de nombreux pays, la décentralisation des responsabilités administratives et fiscales a renforcé le rôle des gouvernements régionaux dans la conception et la mise en œuvre des politiques. Les ressources allouées aux gouvernements régionaux doivent être accompagnées d'accords contractuels veillant à ce que les initiatives locales améliorent le bien-être national autant que le bien-être local (voir encadre 8.1).

### Les personnes recherchent des opportunités

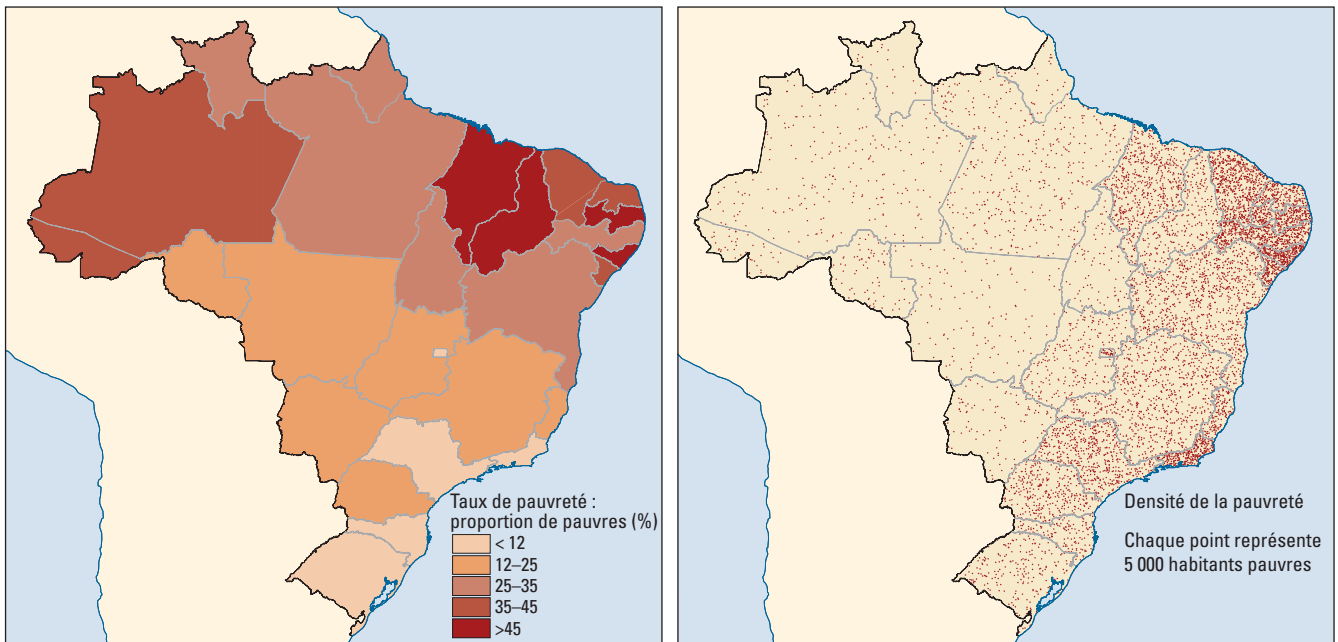
Au cours de l'histoire, les populations ont migré depuis des lieux à la géographie ingrate vers des endroits offrant un climat plus agréable et de meilleures opportunités économiques. La concentration des populations dans les régions offrant un environnement naturel hospitalier y a attiré des activités économiques, aidant ainsi nombre d'entre elles à prospérer, même lorsque les conditions qui, à l'origine, avaient rendu ces peuplements économiques attrayants, sont devenues moins importantes. La mobilité n'était réservée aux nantis. Les pauvres ont également migré vers les zones à forte densité économique, à la recherche d'une vie meilleure.

Considérons la répartition actuelle des pauvres en Chine (voir carte 8.1). Le pourcentage de pauvres vivant avec moins de 2 dollars EU par jour est élevé dans les zones retardataires de l'Ouest du pays. Toutefois, en termes absolus, la

population pauvre est plus importante dans les dynamiques zones côtières du Sud-est, auxquelles la Chine doit son intégration rapide à l'économie mondiale. Avant même cette intégration entamée dans les années 1980, les populations ne se concentraient pas dans les lieux à la géographie inhospitalière, comme le Plateau Qinghai-Tibet, situé à 4 000 mètres d'altitude, ou les plateaux de la région du centre culminant à 2 000 mètres. Les plaines au climat tempéré longeant la côte procurent de meilleures conditions pour l'agriculture et les échanges commerciaux.

Les cartes de nombreux pays monteraient également que les masses de pauvreté — les nombres les plus élevés de pauvres — et la masse économique coïncident. Java, la zone économique de pointe en Indonésie, est aussi l'île de l'archipel qui possède la plus forte concentration de pauvres. Les îles de Java et de Bali, à elles seules, abritent 21 millions de pauvres, c'est-à-dire environ 58 % des pauvres du pays. Les nombres sont beaucoup moins élevés dans les autres îles : 1,3 million à Kalimantan, 2,6 millions à Sulawesi, 2,7 millions à Nusa Tenggara, et un million en Nouvelle-Guinée occidentale. Le chapitre 2 a montré que le Honduras et le Vietnam se caractérisent par des distributions géographiques (en chevauchement) similaires de la production économique et des populations pauvres.

Lorsque l'on affine la résolution géographique, on s'aperçoit qu'une distribution similaire de la population existe à l'intérieur des régions pauvres. Le Nord-est du Brésil est la région la plus pauvre du pays. Les revenus par habitant dans le Sud-ouest étaient, en 1939 et 1992, respectivement 2,9 et 2,8 fois plus élevés que ceux du Nord-est. Huit des dix États les plus pauvres

**Carte 8.2** Le taux de pauvreté est élevé dans les régions du nord-est et amazonienne du Brésil mais les pauvres sont concentrés le long de la côte

Source : Taux de pauvreté par État, calculés par Philippe G. Leite à partir d'une enquête sur le budget des ménages au Brésil (Pesquisa de Orcamentos Familiares), 2002-03 (voir Banque mondiale 2007c).

sont situés dans la région Nord-est, les deux autres se trouvant dans le Nord.<sup>1</sup> Le taux de pauvreté est très manifestement élevé dans les zones rurales du Nord-est et en Amazonie (voir carte 8.2). Mais, même dans le Nord-est, la masse et la concentration de la pauvreté (nombre de personnes pauvres par kilomètre carré) — est beaucoup plus important dans les agglomérations urbanisées près de la côte, partant de la région pauvre du Nord-est jusqu'aux régions dynamiques de Rio de Janeiro et de Sao Paulo, au Sud-est.<sup>1</sup>

Dans certains pays, les forces du marché déclenchant le facteur de mobilité ne sont pas toujours aussi puissantes. Leur masse économique et leur masse de pauvreté ne coïncident pas aussi bien que dans des pays comme la Chine et le Honduras. Par exemple, en Inde, plus de 400 millions d'individus vivent dans les zones pauvres du centre-nord du pays, ce qui inclut — en utilisant le seuil de pauvreté du pays — 60 % des pauvres du pays (voir carte 8.3).<sup>3</sup> La mobilité de la main-d'œuvre depuis ces régions a été limitée en raison des divisions ethnolinguistiques et entre les classes, poussant peut-être les gens à demeurer dans leur propres « enclaves ».

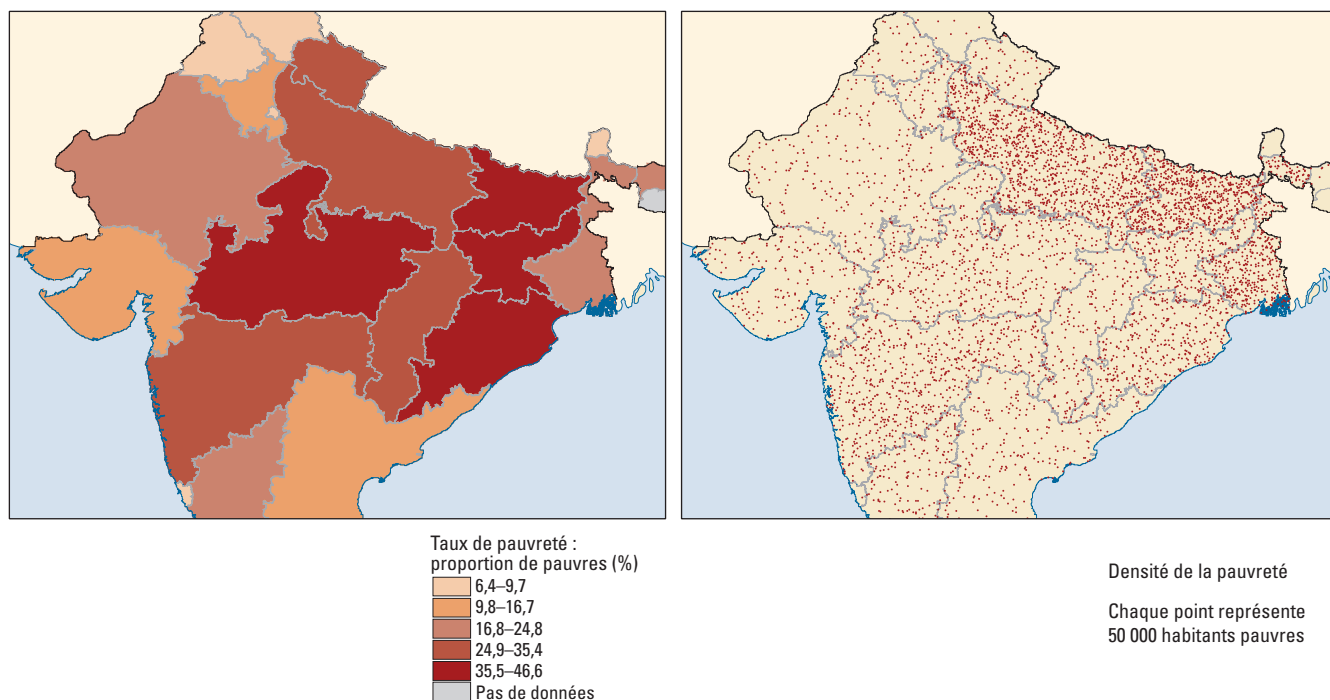
Les populations sont implantées dans ces zones pauvres pour certaines raisons. Forte de son sol riche et pourvue de bonnes connexions internes, la plaine indo-gangétique attire les populations. Au cours de l'histoire, ces zones ont figuré parmi les endroits les plus dynamiques de l'Inde lorsque le pays produisait le quart du produit intérieur brut (PIB) mondial, c'est-à-dire entre

1600 et 1700.<sup>4</sup> Mais des « accidents » de l'histoire, tels que les décisions de rendre les propriétaires responsables du paiement des taxes foncières à la Couronne britannique dans ces régions, a érodé la productivité agricole et les investissements dans l'infrastructure.<sup>5</sup> L'Inde réintègre actuellement l'économie mondiale, ce qui résulte en un dynamisme économique dans les zones côtières et métropolitaines, de nouveaux investissements privés recherchant les localisations les plus profitables. Ces secteurs offrent un accès facile aux intrants intermédiaires ainsi qu'aux marchés domestiques et internationaux, procurant des services publics locaux fiables et de bonne qualité, ainsi qu'un environnement propice à l'entreprise. Environ 50 % des investissements dans la fabrication en 2005 se sont concentrés dans seulement 10 parmi les plus de 3 000 villes du pays, celles qui offraient le meilleur accès aux marchés domestiques et internationaux.<sup>6</sup>

Les décideurs politiques d'aujourd'hui doivent-ils tenter de corriger les erreurs du passé en ravivant les investissements dans les régions pauvres, de sorte à leur rendre leur prospérité d'antan ? Ou devraient-ils accélérer l'intégration de l'Inde au sein de l'économie mondiale et aider les populations des zones pauvres à saisir les nouvelles opportunités qui naissent dans les endroits bénéficiant à plus grande densité économique ?

Les discussions de politique nationale en Inde au milieu des années 1970, étaient axées sur la promotion d'une croissance spatialement

**Carte 8.3** Tant le taux de pauvreté que la masse de la pauvreté sont élevés dans certains États retardataires de l'Inde



Source : Basé sur les estimations de la pauvreté pour 2004-05, à partir de la Commission de planification du gouvernement indien.

Note : Les taux et chiffres de la pauvreté au niveau des États sont basés sur la somme des nombres d'urbains et de ruraux pauvres en 2004-05, qui sont calculés en utilisant des seuils de pauvreté différents.

équilibrée qui permette de relancer les zones pauvres au moyen de subventions financières, de subsides d'investissement, d'infrastructure industrielle et de licences industrielles préférentielles. À ce jour, la discussion est plus orientée vers l'intégration et la transition vers la promotion d'une meilleure santé et d'une meilleure éducation dans ces régions, en parallèle avec des investissements stratégiques d'infrastructure interrégionale qui puissent connecter le Nord-est distant aux marchés du reste du pays.<sup>7</sup> Le dernier plan quinquennal de l'Inde reconnaît les échecs du système des licences industrielles et son incompatibilité avec la croissance. Des politiques de développement régional similaires ont été mises en place dans d'autres pays présentant des divisions internes au plan religieux et ethnique, comme le Nigéria et l'Éthiopie.

Les politiques visant à gommer ces divisions ont renforcé la tendance naturelle des populations à rechercher des endroits offrant de meilleures opportunités économiques. Prenons la réunification bien pensée de l'Allemagne, une fusion de deux économies ayant peu d'échanges de biens et de facteurs qui propulsa des populations de l'est à l'ouest. L'opportunité est apparue à la fin de l'été 1989, lorsque la population a pu quitter l'Allemagne de l'Est par la Hongrie. Après

la chute du mur de Berlin le 9 novembre 1989, la migration directe de l'est vers l'ouest devint possible. La frontière ouverte, 800 000 personnes quittèrent l'est pour l'ouest en 1989 et 1990, soit 5 % de la population de l'est (voir encadré 8.2).<sup>8</sup> La réunification allemande lança clairement le début de la densification. Cela suggère que la réduction des distances aux zones à densité économique améliore le bien-être des populations, la mobilité de la main-d'œuvre constituant le mécanisme naturel le plus fort pour renforcer les économies d'agglomération et faciliter la convergence des niveaux de vie.

### Les pays recherchent l'unité

De nombreux pays présentent des différences spatiales en matière de production et de pauvreté, principalement en raison de la distance économique entre les régions pauvres et les régions prospères, mais également à cause des divisions politiques, ethniques, religieuses et des barrières linguistiques. Et tous les pays recherchent l'unité, en réduisant les obstacles que constituent les divisions internes. Une analyse des constitutions nationales de 20 pays en développement montre que la promotion de l'unité — la réduction des divisions — est un objectif politique important (voir encadré 8.2).

## ENCADRÉ 8.2 L'intégration allemande : convergence et concentration avec une main-d'œuvre mobile

Avec la chute du mur de Berlin en 1989, la migration directe de l'Allemagne de l'Est vers l'Allemagne de l'Ouest devint possible. L'ouverture de la frontière conduisit 400 000 personnes à passer de l'est à l'ouest en 1989 et, à nouveau, en 1990, soit, au total, 5 % de la population de l'est (voir figure de gauche). Dans les années qui ont suivi, les revenus commencèrent à converger, avant que le processus se ralentisse. En 2001, une récession en Allemagne poussa 100 000 autres personnes à quitter l'est pour l'ouest. Entre 1989 et 2007, plus de 1,7 million de personnes ont quitté l'est (sur une population d'environ 17 millions d'habitants au moment de la chute du mur).

Les migrations eurent un résultat prévisible : les revenus devinrent plus égaux entre les deux zones (voir figure de droite). Tandis que la distribution inter-pays des revenus en 1992 était clairement bimodale, les cantons de l'est correspondant aux points les plus bas (courbe noire), ces différences s'étaient aplanies en 2005 (courbe rouge). Même si les régions de l'est se trouvaient toujours sur la gauche de la distribution, leur distance économique avec les régions de l'ouest avait diminué.

La convergence des revenus produisit également des résultats plus surprenants. Presque tous les cantons comptant plus de jeunes femmes que de jeunes hommes sont situés dans les régions allemandes dynamiques, qui sont également pourvues de meilleures institutions offrant

### La migration de l'Allemagne de l'Est vers l'Allemagne de l'Ouest a été rendue possible après la chute du mur de Berlin

Migration nette de l'Allemagne de l'Est vers l'Allemagne de l'Ouest, 1991-2005

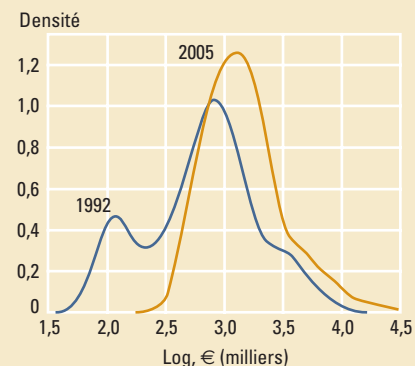


Source : Bureau fédéral de statistiques d'Allemagne, 2007.

un enseignement de meilleure qualité (voir carte de l'encadré). En 2004, dans le groupe d'âge 18-29, en Allemagne de l'Est (y compris Berlin), il y avait seulement 90 femmes pour 100 hommes.

Pourquoi les Allemandes de l'Est ont-elles migré vers les régions économiquement dynamiques, tandis que les hommes restaient dans les zones à la traîne ? Il y a deux explications à cela. La première est que les femmes, en

### La convergence des revenus entre les cantons allemands a été visible entre 1992 et 2005

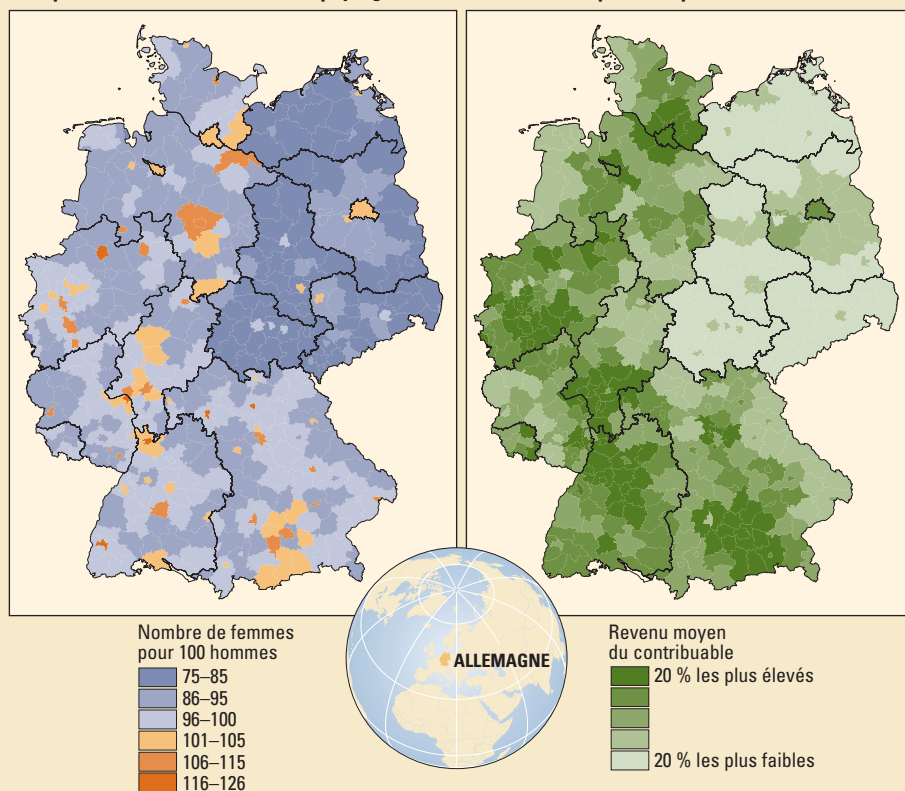


Source : Holzmann, Priebe & Vollmer, 2008.

moyenne, réussissent mieux leur scolarité et leurs études supérieures, ce qui facilite leur éducation ou leur recherche d'emplois dans les régions dynamiques du pays. Deuxièmement, il est plus difficile pour les femmes que pour les hommes de trouver au niveau local un emploi intéressant dans les zones retardataires, celles-ci étant typiquement dominées par des emplois traditionnellement masculins dans l'agriculture, la fabrication et la construction.

Sources : Équipe du Rapport sur le développement dans le monde 2009, à partir de Kroehnert et Vollmer (2008).

### Les femmes ont migré vers l'Ouest à la recherche d'opportunités économiques : en 2003, il y avait moins de femmes pour 100 hommes dans l'est du pays (gauche) et des revenus impossibles plus élevés à l'ouest (droite)



Source : Kroehnert, Medicus & Kinglitz, 2006.

Source : Bureau fédéral de statistique d'Allemagne.



### ENCADRÉ 8.3 *Les constitutions appellent à l'unité, non à l'uniformité*

Les constitutions nationales reflètent l'évolution des discours politiques dans la plupart des pays et définissent les interactions entre l'État et ses citoyens. Une étude des constitutions de 20 pays en développement<sup>8</sup> conclut que toutes mettent l'accent sur l'unité nationale comme étant un objectif national important. L'uniformité des résultats économiques à travers les régions n'est mentionnée que par une seule, celle du Brésil. L'accès universel à l'enseignement primaire et aux soins de santé de base sont des obligations constitutionnelles dans la plupart des pays.

Extraits d'articles constitutionnels de trois pays africains soulignant l'importance que les sociétés accordent à l'unité nationale et l'intégration :

**Nigeria** : « La devise de la République fédérale du Nigeria sera Unité et foi, paix et progrès ». Article 15.2 — « En conséquence, l'intégration nationale doit être activement encouragée, tandis que la discrimination sur la base des lieux de naissance, sexe, religion, statut, association ou liens ethnique ou linguistique doit être prohibée ». Article 15.3 — « Afin

de promouvoir l'intégration nationale, il est du devoir de l'État de : (a) fournir les équipements appropriés pour encourager la libre circulation des populations, des biens et des services à travers la Fédération ; (b) protéger l'ensemble des droits de résidence de chaque citoyen dans toutes les parties de la Fédération ».

**Côte d'Ivoire** : Article 30 — « La République de Côte d'Ivoire est une et indivisible, laïque, démocratique et sociale. Elle assure à tous l'égalité devant la loi, sans distinction d'origine, de race, de sexe, d'ethnie ou de religion. Elle respecte toutes les croyances. Son principe est le gouvernement du peuple par le peuple et pour le peuple ».

**Ouganda** : Article 3 — « (i) Tous les organes de l'État et le peuple d'Ouganda œuvrent à la promotion de l'unité, de la paix et de la stabilité nationales. (ii) Tous les efforts doivent être entrepris pour intégrer toutes les populations de l'Ouganda tout en reconnaissant l'existence de leur diversité ethniques, religieuses, idéologiques, politiques et culturelles ».

La Constitution brésilienne appelle à un développement économique régionalement

équilibré, établissant des lignes de conduite pour promouvoir les flux de capitaux à destination des régions défavorisées. La mise en application de ces lignes de conduite n'a pas produit les gains économiques escomptés. Les programmes ont été coûteux : le Fonds de la Constitution — un programme de premier plan pour le développement économique régional — a accordé des crédits subventionnés à hauteur de plus de 10 milliards de dollars entre 1990 et 2002 pour aider les entreprises à s'implanter dans les régions retardataires. Le manque d'efficacité de ces interventions est abordé ailleurs dans ce chapitre.

Source: WDR 2009 team; based on a review of constitutions from 20 developing countries.

a. Les pays sont l'Argentine, le Brésil, la Bolivie, la Colombie et le Mexique (Amérique latine et Caraïbes) ; la Côte d'Ivoire, le Ghana, le Nigeria et l'Ouganda (Afrique subsaharienne) ; le Bangladesh, l'Inde, le Népal et le Pakistan (Asie du Sud) ; le Kazakhstan, la Pologne et la Fédération de Russie (Europe de l'Est et Asie centrale) ; la Chine, l'Indonésie et les Philippines (Asie de l'Est et Pacifique) ; et la République arabe d'Égypte (Moyen-Orient et Afrique du Nord).

Au Nigeria, un article important consacré à l'unité stipule que les personnes ne seront pas discriminées à cause de leur sexe, religion, lieu de naissance ou association ethnique ou linguistique. En Inde, l'article 16 de la Constitution prescrit que « aucun citoyen ne devrait, sur base de simples raisons de religion, de race, caste, sexe, descendance, lieu de naissance, résidence, ou l'une d'entre elles, être inéligible ou victime de discrimination pour tout emploi ou fonction au sein de l'État ». Pour l'essentiel, les constitutions ne donnent pas une place prépondérante aux *endroits* mais se focalisent plutôt sur le bien-être et l'unité des *personnes* (voir encadre 8.3)

La quête de l'unité, cependant, n'implique pas l'application de l'uniformité. La devise nationale de l'Inde, par exemple, est « l'unité dans la diversité ». Toutefois, dans de nombreux pays, les décideurs politiques ont perçu l'uniformité comme vecteur principal de l'unité. Les politiques de l'Union européenne (UE) pour l'intégration des nouveaux États membres poursuivent la « cohésion ». Mais l'objectif de cohésion — ou d'unité — est poursuivi à travers des politiques de convergence. Les cibles de la convergence incluent l'éradication des disparités territoriales dans le développement économique (cohésion économique) et dans l'accès au travail et aux revenus (cohésion sociale). Cette « cohésion » coïncide avec la politique régionale de l'UE, qui affecte environ 60 % de ses financements au soutien aux régions à faible

développement (moins de 75 % du PIB moyen de l'UE par habitant).<sup>9</sup>

Comptant pour 35 % des dépenses globales de l'Union, la politique de cohésion de l'UE est mise en pratique par le biais de fonds structurels (90 % des dépenses) et le fonds de cohésion (10 %). L'enveloppe de l'Agenda 2000 est estimée à 236 milliards d'euros, dont 195 milliards pour les fonds structurels, 18 milliards pour les fonds de cohésion pour la Grèce, l'Irlande, le Portugal et l'Espagne, et 22 milliards pour les nouveaux États membres, en vue de leur accession à l'UE en 2004.<sup>10</sup> Les objectifs de l'Agenda 2000 comprennent le développement et l'ajustement structurel des zones retardataires, le développement des zones frontalières et des zones en proie au déclin industriel, ainsi que l'adaptation et la modernisation des systèmes éducatifs et de formation.<sup>11</sup> La politique de cohésion vise à améliorer les performances économiques de zones spécifiques et les aider à se mettre au niveau du reste de l'Union.

Des affectations de ressources à cette échelle pour soutenir l'intégration peuvent refléter les préférences de distribution de certains États membres (particulièrement ceux dont les résidents supportent la note), mais ces politiques stimulent-elles la croissance globale ? Financent-elles les « mauvais » types d'actifs ? La recherche académique montre qu'elles sont peu adaptées pour maximiser la croissance économique agréée car elles tentent de promouvoir la régularité spatiale et non pas l'agglomération. Elles ne

sont pas non plus adaptées pour encourager le redressement des zones retardataires. Les politiques de cohésion traditionnelles qui offrent aux compagnies une infrastructure et une assistance massives sont peu susceptibles d'accroître la compétitivité des zones plus pauvres.<sup>12</sup> Délaisser ces programmes pour soutenir des programmes éducatifs et le développement institutionnel pourrait s'avérer être beaucoup plus utile.

Tenter d'utiliser le même moyen d'action pour répondre à des problèmes différents de convergence interne et externe risque de rendre floue la cible de la politique. Le quatrième rapport de l'Union européenne sur la cohésion économique et sociale fournit une estimation instantanée de la convergence à travers ses régions et à l'intérieur des pays pris individuellement.<sup>13</sup> Entre 1995 et 2004, avec les nouveaux États membres, dont le PIB par habitant, inférieur, connaissait une croissance plus rapide que

la moyenne de l'Europe des 27, on a observé une tendance à la convergence agrégée au sein de l'UE. Toutefois, à un niveau régional plus désagrégé de la Nomenclature des unités territoriales statistiques (NUTS) 2 — celui de régions sous-nationales plus grandes que les entités administratives de la plupart des pays —, les résultats témoignent d'un faible niveau d'efficacité des interventions dirigées visant à améliorer la performance économique des régions retardataires. Pour les pays de l'Europe des 15, mieux développés, le volume des populations dans les régions retardataires est resté pratiquement inchangé à 32 millions d'habitants, soit environ 8 % du total. Lorsque l'on prend en compte les nouveaux États membres, une convergence internationale s'est produite sur le plan des revenus par habitant. Toutefois, la concentration de la production économique à l'intérieur des États membres — nouveaux et anciens — a

#### ENCADRÉ 8.4 *Un instrument par objectif : l'Irlande utilise les fonds de l'UE pour soutenir la convergence internationale*

Entre 1977 et 2000 le PIB par habitant de l'Irlande a progressé, passant de 72 à 116 % de la moyenne européenne. Qu'est-ce qui a permis à l'Irlande de connaître pareil succès ?

Entre son entrée dans l'Union européenne en 1973 et la fin de 2003, l'Irlande a perçu près de 17 milliards d'euros sous la forme de fonds structurels et de cohésion. Au cours des deux premières rondes de financements par l'UE, le pays en entier était classé en zone Objectif 1. Entre 1993 et 2003, les fonds de cohésion ont soutenu 120 projets d'infrastructure pour un coût d'environ 2 milliards d'euros.<sup>a</sup> Le choix des projets était basé sur un plan de développement national concentré sur des investissements d'infrastructure économique qui stimulaient la croissance économique nationale à long terme. Ces projets comprenaient des investissements dans les régions dynamiques en vue de connecter ces dernières aux régions retardataires, tels que la construction des M50 (autoroute périphérique à Dublin), M1 (Dublin-Belfast) et la réfection des N4 (Dublin-Sligo), N7 (Dublin-Limerick) et N11 (Dublin-Rosslare).

Les Irlandais ont également investi dans l'enseignement, la formation et l'éducation permanente dans tout le pays afin de fournir partout un environnement professionnel de qualité aux investisseurs. Avec sa main-d'œuvre spécialisée et une logistique performante, l'Irlande est devenue une destination privilégiée pour les compagnies américaines souhaitant intégrer les marchés européens. En 2004, les compagnies américaines basées en Irlande ont exporté des biens et services, principalement vers l'Europe, pour une valeur de 55 milliards de dollars EU.

La convergence rapide de l'Irlande avec les revenus des nations les plus performantes

d'Europe s'est accompagnée d'une augmentation de la concentration spatiale de l'activité économique. Comparée aux autres pays de la cohésion — la Grèce, le Portugal et l'Espagne — la concentration économique de l'Irlande a connu une croissance beaucoup plus importante (voir figure de l'encadré). Mais son PIB par habitant a également augmenté beaucoup plus rapidement. En 1977, la Grèce, l'Irlande et l'Espagne possédaient un PIB par habitant d'environ 9 000 dollars EU, celui du Portugal se situant alors à environ 6 000 dollars EU. En 2002, le Portugal avait un revenu de 11 000 dollars, et tandis que ceux de la Grèce et l'Espagne approchaient les 15 000 dollars, le

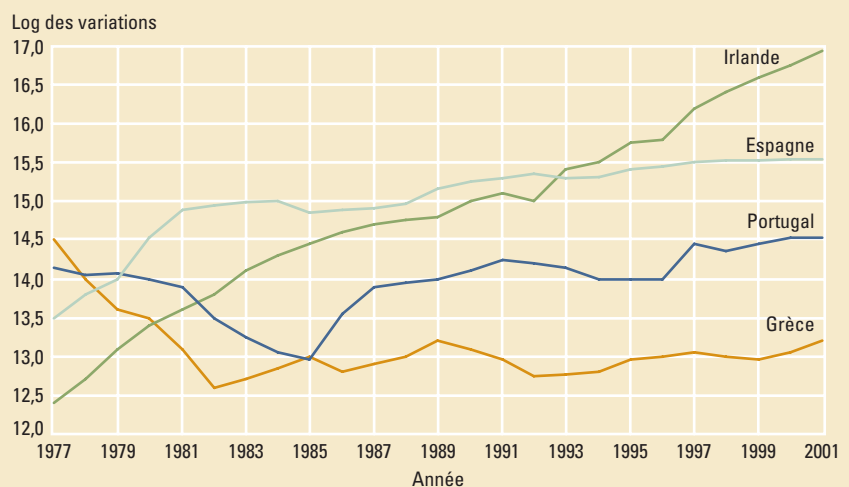
PIB par habitant de l'Irlande était passé à 27 500 dollars.

Aujourd'hui, presque toutes les régions des nouveaux États membres d'Europe de l'Est, sont qualifiées pour obtenir un soutien financier de l'Union. Elles devraient considérer l'exemple irlandais d'utilisation des fonds pour la convergence internationale et non — du moins, pas avant des stades ultérieurs du développement — pour équilibrer la croissance économique à l'intérieur de leurs frontières.

Sources : Dall'Erba, 2003 ; Équipe du Rapport sur le développement dans le monde 2009.

a. Plan de développement national de l'Irlande (PDN), 2000–06.

#### Pendant la croissance rapide des revenus irlandais, la concentration économique a augmenté dans le pays



Sources : Dall'Erba, 2003j ; Équipe du Rapport sur le développement dans le monde 2009.

augmenté, sous l'impulsion des forces des marchés qui ont généré la croissance économique dans leurs régions dynamiques. En effet, les revenus par habitant dans plusieurs régions de nouveaux États membres — Bratislavsk\_ kraj en République slovaque, Közép-Magyarország en Hongrie et Zahodna Slovenija en Slovénie — ont augmenté de plus de 75 % de la moyenne de l'UE.

L'Irlande a emprunté une approche différente pour l'utilisation des fonds européens. Plutôt que d'utiliser les fonds tant pour réaliser le redressement international que pour disperser la production économique sur le plan intérieur, l'Irlande s'est concentrée sur un objectif : la croissance économique nationale. Autrefois l'un des pays les plus pauvres d'Europe, c'en est maintenant l'un des plus riches (voir encadré 8.4). Entre 1991 et 1998, l'Irlande n'était qu'une région pour les besoins de l'Objectif 1 de l'Union européenne.<sup>14</sup> Lorsque le pays atteint un niveau de développement situé au-delà du seuil des 75 % en juillet 1999, l'Irlande créa deux « assemblées » régionales — Frontière-Centre-Ouest, et Sud et Est. Toutefois, la concentration spatiale de la production économique a augmenté en Irlande par rapport à la Grèce, au Portugal et à l'Espagne, les trois autres pays de cohésion.<sup>15</sup>

### Cadre stratégique pour l'intégration des régions prospères et pauvres

Les personnes recherchent les opportunités tandis que les pays poursuivent l'unité. Les politiques qui visent à intégrer les régions performantes et retardataires peuvent contribuer à atteindre ces deux objectifs. Cette section définit un cadre de travail destiné à orienter l'élaboration des politiques. Il propose une combinaison calibrée d'institutions, d'infrastructure et

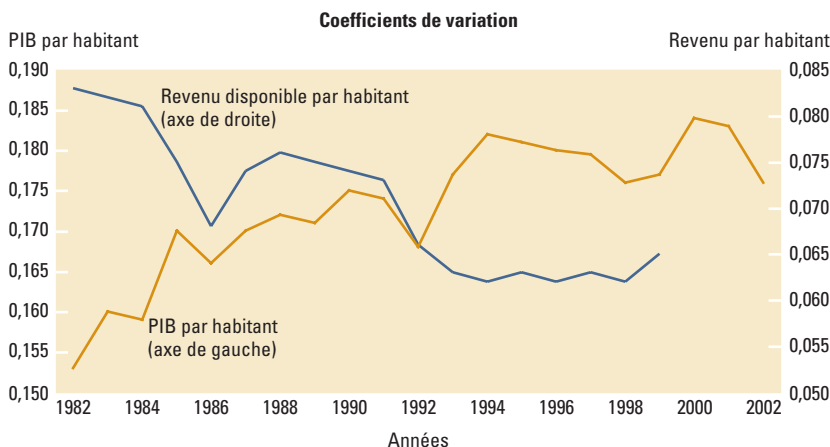
d'incitations afin d'aborder les défis nationaux posés par la densité, la distance et la division. Bien utilisée, une combinaison de ces mesures peut aider les pays à récolter les bénéfices économiques engrangés par l'accroissement de la concentration de l'activité économique ainsi que les retombées sociales, politiques et économiques associées à la convergence des standards de vie entre les régions prospères et pauvres.

Les décideurs politiques, qui considèrent souvent la concentration économique comme étant incompatible avec l'égalité spatiale en matière de niveaux de vie, ont cherché à réduire la concentration par le biais d'interventions spatialement ciblées. De nombreux gouvernements luttent contre les forces des marchés qui favorisent la concentration des populations dans les endroits économiquement denses. Le programme de transmigration de l'Indonésie a tenté de relocaliser les populations de Java, qui est densément peuplée, vers les régions moins peuplées de Kalimantan, Nouvelle-Guinée occidentale, Sulawesi et Sumatra. Au plus fort de l'opération, entre 1979 et 1984, 535 000 familles, soit près de 2,5 millions d'individus, ont été déplacés. L'objectif était de promouvoir un « développement démographique équilibré » et de réduire la pauvreté en fournissant des terrains et des opportunités économiques aux colons pauvres et sans terre. Mais le programme n'a pratiquement pas entamé la population javanaise et le coût élevé du programme a fait en sorte que la pauvreté n'a pas diminué de façon significative parmi les migrants.<sup>16</sup>

Ne compter que sur les interventions ciblées spatialement est une erreur fréquente. Il est de loin préférable de s'appuyer sur des institutions au fonctionnement plus discret. En France, la concentration de la masse économique et la convergence des revenus disponibles entre les régions dynamiques et celles qui sont moins performantes ont été mises en concurrence, ce qui a produit un « effet de ciseaux » dans les géographies de la production et du revenu disponible (voir figure 8.1).<sup>17</sup> Les effets semblent être stimulés non pas par les interventions spatialement ciblées mais par une imposition sur le revenu spatialement neutre ou « universelle » progressive, la sécurité sociale et les indemnités de chômage. Même si l'espace n'est pas explicitement pris en considération dans de telles politiques, leurs effets et résultats peuvent varier considérablement selon les endroits. En tant que base de l'intégration économique, de telles « institutions » captent les bénéfices de la concentration spatiale de la production et permettent d'atteindre la convergence des niveaux de vie.

Même au sein de l'Union européenne en tant qu'ensemble, l'inégalité croissante des revenus

**Figure 8.1 La France a bénéficié d'une concentration croissante de la production économique et d'une réduction des disparités spatiales en termes de revenu disponible**



Source : Martin, 2005a.

### ENCADRÉ 8.5 L'imposition contre l'inégalité spatiale ? Le système fédéral d'imposition aux États-Unis

Aux États-Unis, un impôt fédéral progressif sur le revenu a permis de réduire les inégalités de revenus entre les individus. Un effet inattendu a été la réduction des inégalités de revenus à travers les États, prouvant qu'une politique spatialement neutre peut être un instrument efficace pour réduire les inégalités spatiales.

Les données de l'Internal Revenue Service montrent à quel point l'impôt sur le revenu a réduit l'inégalité spatiale. Pour le constater, premièrement, les revenus avant imposition du centile de tête des travailleurs dans chaque État sont divisés par le revenu personnel américain, tel que publié par le Bureau d'analyse économique. Puis le même ratio de dispersion du même revenu est calculé en prenant les revenus après impôts. Ensuite, le même rapport de dispersion des revenus est calculé sur base des revenus après imposition. Enfin, la différence de pourcentage entre les rapports des revenus avant et après imposition est calculée pour deux groupes de 10 États : l'un d'eux enregistre les revenus avant imposition les plus élevés (Groupe 1), l'autre les plus faibles

(Groupe 2).<sup>a</sup> La figure ci-dessous montre la variation des différences entre les États les plus riches et les plus pauvres. Directement imputables à l'imposition, elles montrent comment le système d'imposition américain a contribué à réduire les inégalités de revenus entre États

Puis, les baisses de pourcentages entre les ratios des revenus avant et après impôts pour les deux groupes de 10 États sont calculés : l'un enregistrant les revenus avant impôts les plus hauts (Groupe 1), l'autre les plus bas (Groupe 2).<sup>2</sup> La figure encadrée montre le changement des différences des revenus après impôts entre les États les plus riches et les plus pauvres. Directement imputable à l'imposition, il est montré comment le système d'imposition des États Unis a aidé à réduire les inégalités de revenus dans tous les États, au cours du siècle dernier, et ce peut-être au-delà même des espérances les plus enthousiastes

Le taux d'imposition n'a jamais été aussi haut qu'en 1918. Il atteignait en effet 77 % pour financer la guerre. Après la Première guerre mondiale, les taux d'imposition ont baissé.

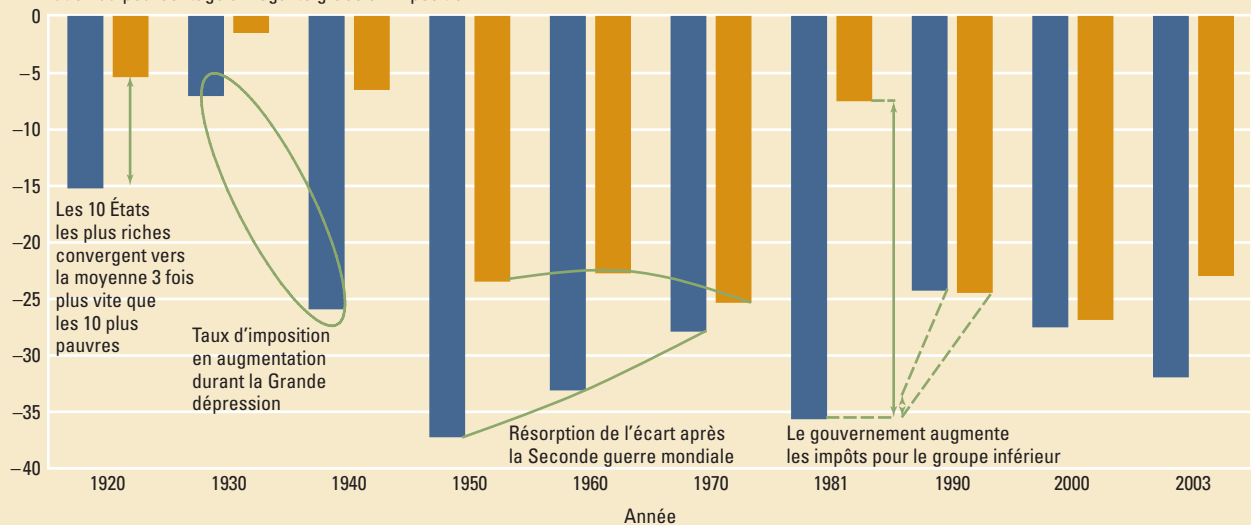
Ramené à 24 % en 1929, le taux d'imposition pour les revenus les plus élevés fut à nouveau augmenté pendant la Grande Dépression (-26 % en 1940, contre -7 % en 1930 pour le Groupe 1). Lorsque le Congrès introduisit la rétention de salaires et le paiement de taxes trimestrielles pendant la Seconde guerre mondiale, le système d'imposition progressive en fut renforcé. Mais ces effets de réduction des inégalités commencèrent à s'estomper entre 1950 et 1970. Une brève augmentation de ces mêmes effets, à la fin des années 70, fut suivie d'une nouvelle chute dans les années 80 et 90.

Source : Équipe du Rapport sur le développement dans le monde 2009.

a. Bien que les deux groupes appartiennent au pourcent le plus riche de leurs États respectifs, gardons à l'esprit les différences importantes d'un État à l'autre. En 1940, par exemple, un revenu de 47 000 dollars plaçait son bénéficiaire dans le pourcent le plus riche dans le Mississippi. Dans le District de Columbia, c'est aux 10 % les plus riches que ce bénéficiaire aurait appartenu.

#### Sans ciblage spatial explicite, les impôts fédéraux sur le revenu réduisent les disparités aux États-Unis

Diminution du pourcentage d'inégalité grâce à l'imposition



■ Les 10 États américains présentant les revenus les plus élevés avant imposition (dans le centile de tête)  
 ■ Les 10 États américains présentant les revenus les plus faibles avant imposition (dans le centile de tête)

Source : Équipe du Rapport sur le développement dans le monde 2009, sur base de l'analyse d'Estelle Sommelier.

des marchés entre 1985 et 1995 a été partiellement compensée par des politiques d'imposition progressive et de transferts. Les augmentations de revenus des travailleurs qualifiés ont été modérées par des impôts plus élevés, tandis que les travailleurs non qualifiés étaient aidés par le biais de transferts.<sup>18</sup> De même, la structure d'imposition progressive, aux États-Unis, a

réduit les disparités en matière de revenus disponibles entre les États, tandis que la production continuait à se concentrer, même si l'étendue de cet effet a varié de manière importante dans le temps, à mesure que les politiques gouvernementales évoluaient (voir encadré 8.5).

L'expérience de l'Union européenne et des États-Unis dans leur approche de l'équité

spatiale par un système d'imposition « aspatiale », est instructive. Les sceptiques faire valoir que la couverture du système d'imposition est réduite dans les pays en développement et que la faiblesse de l'administration fiscale et le manque généralisé de formalisme dans l'économie réduisent les bénéfices potentiels de l'imposition progressive. Mais il faut se souvenir qu'il y a un siècle, lorsque leur système d'imposition a été introduit, les États-Unis affichaient nombre des attributs d'un pays en développement d'aujourd'hui. Leur population était principalement rurale, seuls 28 % de la population vivant dans des zones métropolitaines en 1910.<sup>19</sup> En 1925, le salaire était de 0,72 dollar de l'heure dans l'industrie automobile.<sup>20</sup> La couverture fiscale et les recettes étaient faibles, car seulement 10 % de la population ont complété une déclaration de revenu en 1916, contre 93 % aujourd'hui.

Dans les pays en développement, certaines observations suggèrent que la redistribution des revenus par le biais d'un système d'imposition progressif est complexe, et que le ciblage des dépenses par niveau d'imposition individuel ou par ménage, ainsi que le niveau d'imposition moyen, sont plus importants pour la distribution des revenus post-transferts. Un système d'imposition proportionnelle à rendement élevé pourrait donc avoir un plus grand pouvoir égalisateur qu'un système d'imposition progressif à faible rendement.<sup>21</sup>

Les politiques spatialement neutres d'imposition et de transfert constitueront les fondations de l'intégration spatiale des pays et en vue de les aider à bénéficier de la concentration et de la convergence. Toutefois, ces politiques peuvent ne pas suffire. En fonction de leurs conditions, les nations ont besoin d'une gamme plus large de moyens d'action pour soutenir leur intégration intérieure. Le défi de l'intégration économique peut être envisagé comme une possibilité de réduire la distance entre les populations — en particulier les pauvres — et les opportunités économiques. Les densités de population « mal » placées et les entraves à la mobilité des travailleurs et entrepreneurs posées par les divisions internes entre les zones prospères et les zones pauvres compliquent ce défi.

En général, un cadre stratégique pour l'intégration économique, inclut les éléments suivants :

- **Les institutions** (*politiques spatialement neutres*). Ce terme est utilisé pour définir les politiques qui ne sont pas élaborées avec des considérations spatiales explicites, mais dont les effets et résultats peuvent varier selon les

endroits. Elles comprennent des politiques nationales, telles que le système d'imposition des revenus, les relations fiscales intergouvernementales, la gouvernance en matière de marchés fonciers et immobiliers, ainsi que l'éducation, la santé, l'eau et l'assainissement, et d'autres initiatives gouvernementales.

- **L'infrastructure** (*politiques spatialement connectives*). Ce terme est utilisé de façon générique pour recouvrir tous les investissements permettant de connecter les différents lieux et procurer des services de bases aux entreprises, tels que les transports et commodités publics. Cela inclut le développement de réseaux inter-régionaux d'autoroutes et de chemins de fer pour favoriser les échanges de biens et l'amélioration des technologies de l'information et de la communication dans le but d'accroître le flux d'informations et d'idées.
- **Les incitations** (*politiques spatialement ciblées*). Ce terme est utilisé ici de façon générique pour recouvrir les mesures spatialement ciblées visant à stimuler la croissance économique dans les régions plus pauvres. Elles incluent subventions à l'investissement, les réductions d'impôts, les réglementations propres aux endroits, le développement de l'infrastructure locale et les réformes ciblées du climat de l'investissement, telles que les réglementations spéciales pour les zones franches industrielles.

Ces instruments de soutien à l'intégration — les institutions, infrastructure et incitations — élargissent le rayon d'action entre les politiques universelles et géographiquement ciblées. Chacune des trois catégories peut comprendre l'imposition, les dépenses publiques et les réglementations.

Une géographie physique défavorable accroît la distance économique, réduisant les échanges de biens et de services ainsi que les flux de la main-d'œuvre, de capitaux et d'information, rendant plus difficile la provision de services publics. En Papouasie-Nouvelle-Guinée, en raison de la fragmentation du système de transport due un relief montagneux escarpé, le temps moyen de trajet entre une communauté rurale et la route la plus proche est de deux heures et demie, tandis que la représentation gouvernementale la plus proche se trouve à plus de trois heures de route.<sup>22</sup> Dans les régions les plus accidentées du Pérou, la couverture en infrastructure publique est faible.<sup>23</sup> Parmi d'autres endroits similaires figurent les *Zonas extremas* du Chili, la Chine occidentale, la Haute-Égypte, les zones extérieures du Népal, et le nord-est de la Russie. À cause de ces conditions défavorables,



les taux de pauvreté peuvent être élevés dans ces régions. Mais pour les mêmes raisons, à moins que les politiques gouvernementales, ou des raisons sociopolitiques, ne les empêchent de partir, ou que des incitations ne les poussent à rester, peu de personnes vivent dans ces zones.

L'intégration réduit la distance économique entre les zones retardataires et les endroits plus dynamiques. Les initiatives les plus réussies, qui équilibrent l'efficacité économique et la faisabilité politique, sont adaptées aux spécificités des pays. Les spécificités qui comptent le plus sont les densités de population dans les zones retardataires et la mesure dans laquelle les divisions intérieures affaiblissent les forces du marché. Lorsque peu de personnes vivent dans les régions pauvres, comme dans le nord-est de la Russie, les politiques d'intégration devraient être différentes de celles mises en place dans des endroits tels que le nord-est du Brésil, c'est-à-dire où les régions retardataires sont densément peuplées. Là où les régions prospères et pauvres partagent les mêmes langues et coutumes, comme c'est le cas au Brésil et en Chine, les politiques d'intégration nécessitent moins d'efforts que dans les régions où des différences linguistiques, ethniques, ou religieuses divisent la population, comme en Inde ou au Nigeria.

Au Brésil, la distance entre le nord-est défavorisé et la région dynamique du sud-est est associée à une forte densité de population dans les zones côtières du nord-est. Toutefois, de nombreux *Nordestinos* ont pu saisir des opportunités en migrant vers le sud-est prospère. Pas moins de 4 millions de résidents du Grand Sao Paulo sont des *Nordestinos*.<sup>24</sup> Ceci dénote d'une forte densité de population dans le nord-est et de puissantes forces du marché de la mobilité de la main-d'œuvre, rendue possible par des facteurs tels qu'une langue commune et une identité nationale forte.

Revenons-en aux cartes de l'Inde qui illustrent la masse de pauvreté et le taux de pauvreté élevés de certaines régions retardataires (voir carte 8.3). L'intégration de ces zones présente un défi particulièrement complexe car les regroupements géographiques sous-nationaux reflètent des différences ethniques, linguistiques et sociales.<sup>25</sup> Le déplacement des populations hors de ces zones a été limité par les préférences locales et la discrimination contre certains groupes (voir chapitre 5). Les forces de marché du facteur de la mobilité ont été affaiblies par la politique interne et les divisions sociales — l'hostilité dont les travailleurs originaires du Bihar font l'objet dans les parties plus prospères de l'Inde. Dans de telles nations, le défi de l'intégration implique de surmonter la distance

économique, la densité mal placée, et les divisions intérieures.

En se basant sur les dimensions spatiales de la distance, de la densité et de la division pour caractériser les conditions d'un pays, une taxonomie suggestive peut être développée pour aider les pays à tailler sur mesure leurs politiques d'intégration de sorte qu'elle corresponde à leur géographie économique. Trois types de pays, au moins, peuvent être distingués :

- **Type 1:** pays dont les régions pauvres présentent une population éparpillée ;
- **Type 2:** pays unifiés dont les régions pauvres sont densément peuplées ;
- **Type 3:** pays divisés possédant des zones retardataires à population dense.

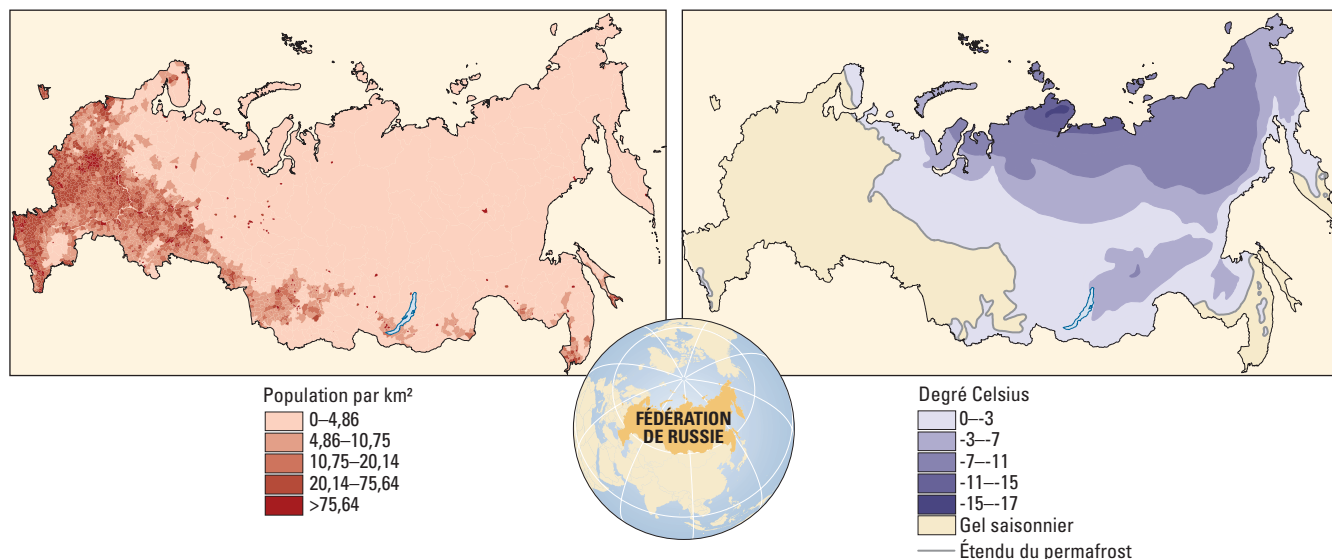
Cette taxonomie peut caractériser les zones retardataires dans la plupart des pays, mais deux réserves sont à prendre en considération. Premièrement, les zones retardataires de certains pays peuvent être tellement hétérogènes qu'il est difficile de les classer dans un de ces types. En Thaïlande, le nord-est est densément peuplé et distant de la région économiquement dense de la capitale, mais le sud, dont la population est éparse, abrite la minorité musulmane du pays. En Inde, la région à la traîne du nord-est est peuplée de manière éparse, tandis que les zones pauvres du centre comptent presque deux tiers des pauvres du pays. Deuxièmement, les pays classifiés comme étant de type 1 (avec des zones retardataires à population éparse) peuvent être unifiés ou divisés intérieurement. Les stratégies d'intégration dans ces deux types de pays — pays unifiés avec des zones retardataires à la population éparse tels que la Russie ou pays divisés avec des zones retardataires à population éparse, comme les Philippines — ne seront pas différentes.

### *Un instrument par dimension*

#### ***Des institutions pour surmonter la distance.***

Dans les pays dont les régions pauvres sont peuplées de manière éparse, le défi de l'intégration consiste principalement en une réduction de la distance économique. Des politiques universelles — de conception spatialement neutre et nationales dans leur couverture — peuvent assurer une grande partie de la tâche de réaliser une intégration économique réussie. Les pays en développement de cette catégorie comprennent le Chili, la Chine, le Ghana, l'Indonésie, le Kenya, le Mexique, la Mongolie, le Kazakhstan, l'Ouganda, la Russie, le Sri Lanka et le Vietnam. L'objectif premier de ces politiques doit être d'encourager la migration des individus vers les lieux offrant des opportunités économiques. Par exemple,

**Carte 8.4** Dans la Fédération de Russie, c'est dans l'ouest, plus dynamique économiquement et au climat plus doux, que les densités de population sont les plus fortes, même si l'héritage communiste a laissé des populations dans l'intérieur au climat plus froid



Sources : Densité de population : Fay, Felkner & Lall, 2008 ; épaisseur de la glace : Centre national de données sur la neige et la glace, 2007.

à mesure que la Russie réalise sa transition de l'économie planifiée vers l'économie de marché, elle doit composer avec un héritage de politiques d'industrialisation de son vaste territoire. Aujourd'hui encore, des millions de personnes sont subventionnées pour vivre dans des régions « froides » et isolées du nord-est (voir carte 8.4), où ils ne peuvent pas bénéficier des nouvelles opportunités économiques des zones dynamiques de l'ouest.<sup>26</sup>

La correction des distorsions des marchés fonciers, la suppression des restrictions à la mobilité et la provision de services essentiels tels que l'éducation de base, les soins de santé, l'eau et l'hygiène doivent constituer des politiques universelles prioritaires. Les coûts associés aux ventes de terres –les honoraires et frais d'expertise et de transfert— peuvent rendre les coûts des transactions territoriales prohibitifs. En Russie, les honoraires des expertises privées sont équivalents à deux ans de salaire minimum. Ces coûts pourraient ralentir la migration en réduisant la capacité des personnes moins aisées à interagir sur le marché foncier.<sup>27</sup> En Chine, le système d'enregistrement des ménages (le système de Hukou) a constitué une barrière à la migration urbaine. Pour un migrant, ne pas être en possession d'un hukou dans une zone urbaine signifie ne pas être éligible pour l'accès à l'éducation publique ou aux soins de santé, ce qui peut produire d'importantes différences interrégionales en matière de salaires. Des recherches récentes indiquent que l'abolition de telles restrictions à la mobilité permettrait la redistribution de la main-d'œuvre à travers

les régions et réduirait les différences de salaires et les inégalités de revenus.<sup>28</sup> Toutefois, les bénéfices dépendent de la réponse du marché du logement au surcroît de demande généré par les nouveaux arrivants.

Certains pays peuvent présenter des régions pauvres à population éparse et des divisions domestiques. En République démocratique lao, l'hétérogénéité ethnique rend la main-d'œuvre moins mobile. Vientiane, la région dynamique, a un taux de pauvreté relativement bas, tandis que les provinces du nord et du sud présentent des taux élevés (voir carte 8.5). Toutefois, les pauvres sont répartis de façon relativement uniforme sur l'ensemble du pays. Dans de tels cas, la réponse politique doit toujours, dans une large mesure, être spatialement neutre et comporter des efforts particuliers visant à assurer l'égalité de l'accès aux services publics aux populations de ces régions. L'Afghanistan et le Tadjikistan sont d'autres exemples de pays présentant des divisions et des régions retardataires à population éparse.

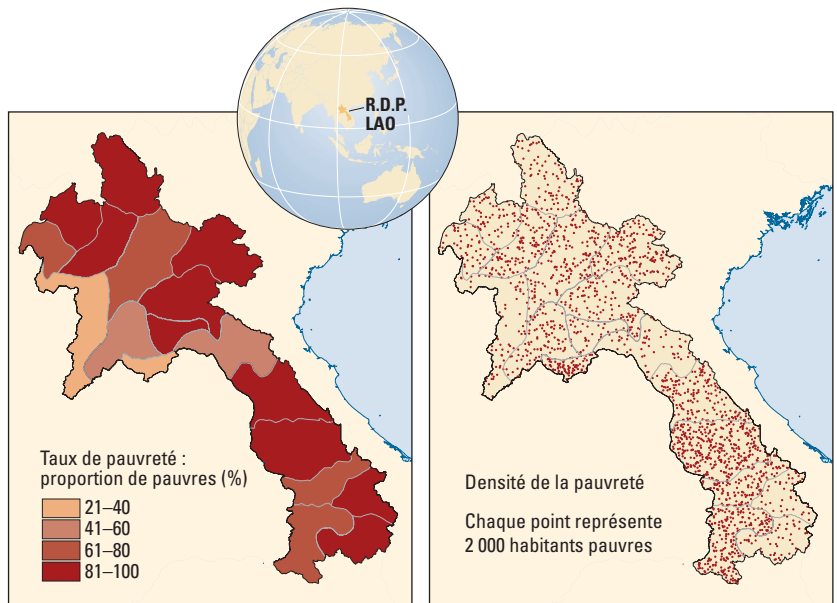
D'autres pays peuvent ne compter que quelques régions pauvres à la population éparse et divisée. En Indonésie, un pays par ailleurs unifié, des endroits comme Aceh sont considérés comme des régions à la traîne présentant des divisions qui affaiblissent la mobilité de la main-d'œuvre et des capitaux. Dans ces régions, les décideurs politiques peuvent être tentés de fournir des incitations économiques aux entrepreneurs afin de compenser l'insuffisance de mobilité, mais il convient de prendre en compte le risque inhérent à la création d'enclaves de développement, qui est d'approfondir les divisions existantes. Les

initiatives qui favorisent l'intégration économique par l'augmentation du facteur de mobilité peuvent s'avérer plus adaptées, pour des raisons tant économiques que politiques. Parmi les exemples de telles initiatives figurent les programmes spatialement ciblés visant à améliorer l'éducation et à égaliser les législations portant les opportunités, de sorte à s'assurer que les travailleurs des régions pauvres ne soient pas confrontés à la discrimination sur les marchés du travail des autres régions du pays.

**Les institutions et l'infrastructure pour surmonter la distance et la densité.** Lorsque la distance s'ajoute à de fortes densités de population dans les régions pauvres, une infrastructure spatialement connective est également nécessaire. Parmi les pays faisant partie de cette catégorie figurent le Bangladesh, le Brésil, la Colombie, la République arabe d'Égypte, la Thaïlande et la Turquie. L'isolement par rapport aux marchés des régions plus dynamiques du pays (ou du monde) peut réduire le bien-être des consommateurs, les habitants étant confrontés à des prix plus élevés en raison de la fragmentation du marché et du fait que les travailleurs et les producteurs ont un accès plus réduit à ces marchés. En principe, les investissements en infrastructure qui permettent de connecter les zones périphériques aux marchés devraient améliorer tant le bien-être des consommateurs que l'efficacité productive.

Du fait des importantes concentrations de pauvres dans les régions retardataires, les institutions spatialement neutres qui stimulent la mobilité de la main-d'œuvre et du capital, et assurent la provision de services de base, doivent être épaulées par des politiques visant à améliorer l'accès aux marchés par les entrepreneurs de ces régions. Même si la migration contribue à l'efficacité spatiale et à l'égalité, en raison du grand nombre de pauvres présents dans les régions retardataires, cette évolution pourrait prendre du temps (voir chapitre 5). De meilleurs liens infrastructurels entre les régions pauvres et prospères, en améliorant l'accès au marché, pourraient permettre à certaines activités de se développer dans les premières. Elles pourraient accroître la concentration de l'activité économique dans les régions *dynamiques* car les entreprises qui bénéficient de l'agglomération seront alors capables de desservir à distance les marchés des régions pauvres (voir chapitre 6). Les activités qui répondent le mieux à une meilleure infrastructure dans les régions retardataires sont celles qui ne font pas l'objet d'économies d'agglomération, telles que l'agriculture, l'agro-industrie et les secteurs de la fabrication intensifs en main-d'œuvre, comme la production d'articles en cuir et en bois (voir chapitre 4).

**Carte 8.5** En République démocratique populaire lao, le taux de pauvreté est élevé hors de la région de la capitale mais les pauvres sont éparpillés dans des communautés reculées



Source : Richter, van der Weide & Souksavath, 2005.

Note : Les points sont placés au hasard à l'intérieur de chaque province et ne reflètent pas la distribution de la population.

Un bon moyen de conceptualiser la manière dont les investissements en infrastructure améliorent la connectivité est d'imaginer une mesure de l'accès au marché qui capture la taille et la densité des centres de marché et la qualité des réseaux de transport qui relient les différents lieux à ces centres. La mesure provient du modèle de gravité utilisé pour analyser les échanges entre régions et pays, les interactions entre deux endroits étant proportionnelles à la taille de ceux-ci (densité de population ou économique) et inversement proportionnelles à la distance qui les sépare (voir encadré 8.6).

Considérons la République arabe d'Égypte. La localisation des établissements humains a été dictée par une contrainte géographique naturelle dominante : l'accès à l'eau. La plupart des individus, tant dans les régions dynamiques entourant Le Caire et Alexandrie, que dans les zones pauvres de la Haute-Égypte, autour d'Assouan et de Qena, vivent le long du Nil (voir carte 8.6). Comme dans les zones côtières densément peuplées du Brésil, les institutions visant à l'intégration de l'Égypte doivent être complétées par une infrastructure connective pour assurer tant l'efficacité spatiale dans la production que l'uniformité spatiale des standards de vie.

Il existe une longue tradition de recours à l'infrastructure connective pour intégrer les zones périphériques aux marchés nationaux. Lorsqu'ils s'accompagnent d'institutions qui intègrent les nations, de tels investissements en infrastructure

### ENCADRÉ 8.6 Accès réduit au marché dans le sud pauvre du Mexique

Les informations quantitatives sur l'intégration des marchés régionaux ou locaux sont rares. Les synthèses statistiques — comme la longueur des routes dans un État ou une province, ou la distance en ligne droite vers les ports ou agglomérations urbaines — sont de mauvais indicateurs de la complexité d'un réseau de transport national ou régional. Afin de les améliorer, une représentation géographique du réseau de transports mexicain est utilisée pour calculer un indice d'accessibilité pour chaque *municipio* du pays, comme simple mesure de l'intégration potentielle du marché.

Cet indice fournit la taille du marché potentiel qui peut être atteint depuis un point particulier en fonction de la densité et de la qualité du réseau de transport de cette région. Pour tout point du pays, il s'agit de la somme des populations des centres urbains entourant ce point, inversement pondérée par le temps de trajet nécessaire pour atteindre ce centre.

Il est calculé en utilisant une carte digitale à jour de l'infrastructure de transport fournie par l'Agence mexicaine de statistiques (Institut national de statistique et de géographie, INEGI).<sup>a</sup> Pour chaque segment de route et de ligne de chemin de fer, la base de données indique le nombre de voies, et, pour les routes, si ces voies sont asphaltées ou non. Pour chaque catégorie de route ou de ligne de chemin de fer, les vitesses moyennes des trajets sont estimées afin de calculer la durée nécessaire au parcours de chaque segment du réseau de transport.<sup>b</sup> Les données concernant la population urbaine provenant de la base de données de l'INEGI, indiquent la localisation et la taille de la population d'environ 700 villes et agglomérations du Mexique. Ces centres urbains comptent pour environ 68 des 97 millions d'individus recensés au Mexique en 2000.

La carte de l'accès au marché fait apparaître les valeurs élevées de l'indice autour du District

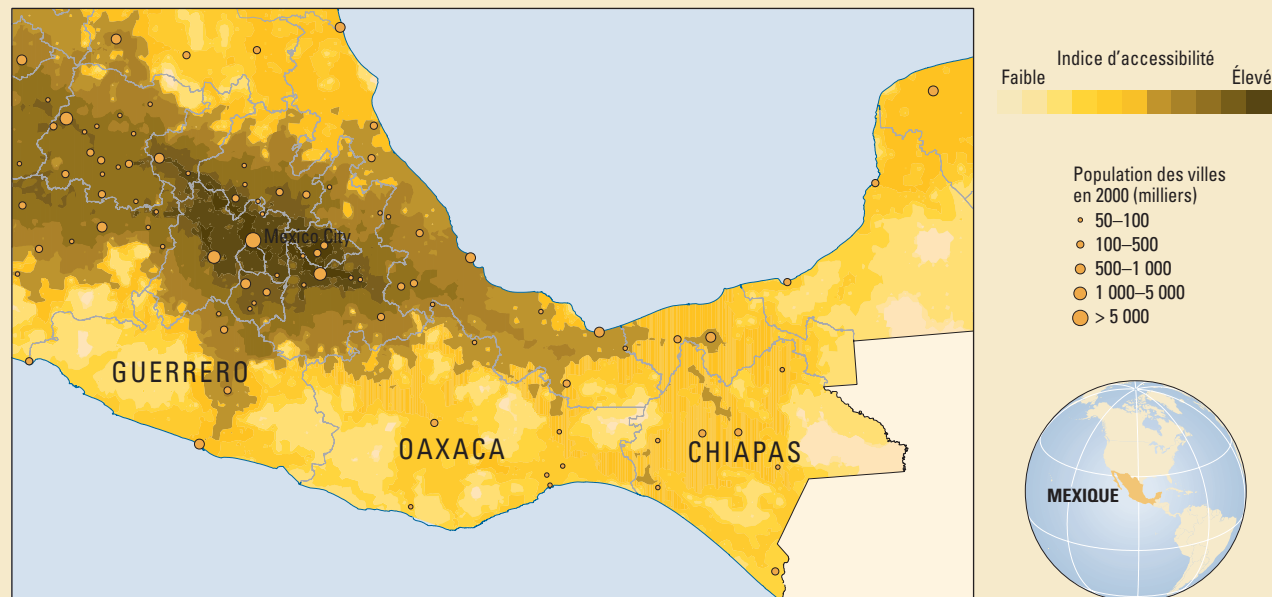
fédéral, grâce à la concentration des populations et de l'infrastructure. Un quart du PIB du Mexique est généré à moins de deux heures de trajet du centre du District fédéral. Les États méridionaux du Chiapas, de Guerrero et d'Oaxaca, qui sont les régions les plus pauvres, possèdent un accès très bas au marché.

Source : Deichmann, Fay, Koo & Lall, 2004.

a. Le réseau routier digital compte 171 000 km de routes, dont 84 000 km de routes asphaltées, 51 000 km de routes non asphaltées et 36 000 km de chemins et pistes. Le réseau ferroviaire a une longueur estimée de 14 000 km. Ces valeurs sont calculées par un système d'information géographique (GIS) à partir de cartes digitales à l'échelle 1/1 000 000 et peuvent ne pas toujours correspondre aux statistiques officielles.

b. L'utilisation du temps de trajet sur réseau de transport fournit une mesure plus pertinente de l'accessibilité que la distance en ligne droite, qui est plus commode en termes de calculs et qui est employée, entre autres, par Hanson (1998).

#### Au Mexique, l'accès au marché est bon autour de la capitale nationale et faible dans les États retardataires du sud



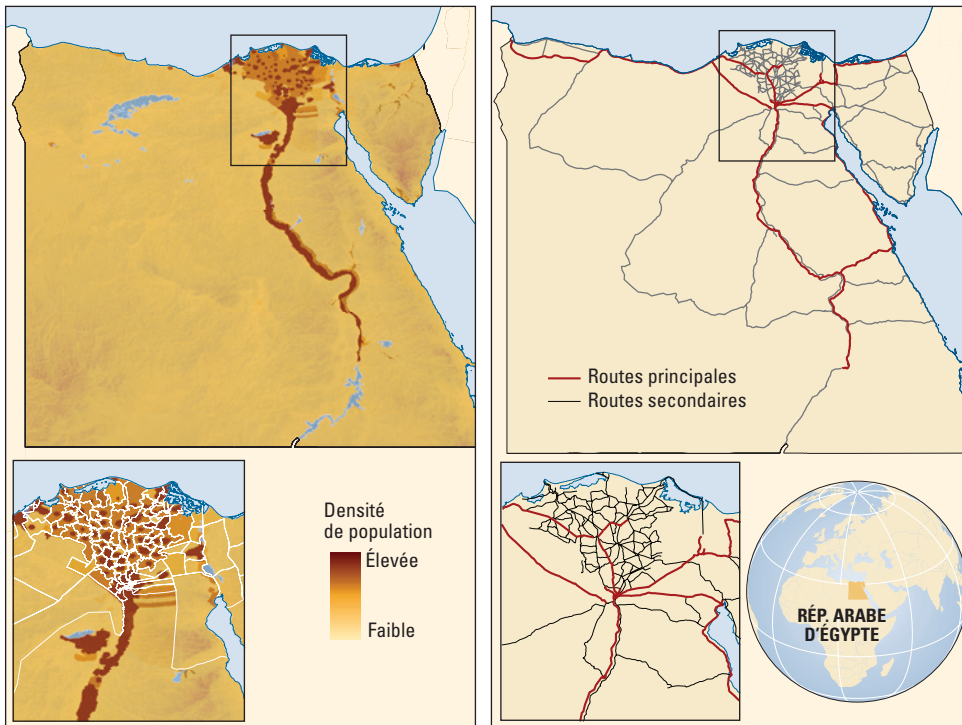
Source : Deichmann, Fay, Koo & Lall, 2004.

peuvent s'avérer rentables. Aux États Unis, le Congrès a voté l'Acte de développement régional des Appalaches en 1965, s'appuyant sur une infrastructure connective spatialement neutre pour intégrer au reste du pays les 22 millions d'habitants de cette région en déclin qui s'étend sur 13 États.<sup>29</sup> La stratégie de base combinait des programmes sociaux coordonnés à l'échelon régional à une infrastructure physique. L'acte de 1965 affectait 85 % des fonds aux autoroutes — perçues comme critiques pour répondre à d'autres objectifs socio-économiques — et, cumulativement, les autoroutes ont compté pour plus de 60 % des

fonds perçus jusqu'au milieu des années 90. Les autres investissements étaient destinés aux hôpitaux et centres de traitement, à la conservation de la terre, à la restauration des terrains miniers, à la lutte contre les inondations et la gestion des ressources en eau, aux équipements pédagogiques et aux sites de traitement des eaux usées. Entre 1965 et 1991, les revenus et salaires personnels augmentèrent 48 % plus rapidement en moyenne dans les comtés des Appalaches que dans les comtés économiquement analogues, la population augmenta 5 % plus rapidement et la croissance du PIB par habitant fut 17 % plus rapide.<sup>30</sup>



**Carte 8.6** En République arabe d'Égypte, les densités de population sont élevées dans les régions retardataires et une infrastructure connective est nécessaire pour permettre l'intégration spatiale



Source : Banque mondiale, 2008b.

**Les institutions, l'infrastructure et les incitations pour surmonter la distance, la densité et la division.** Lorsque les pays sont sujets à des divisions causées par une hétérogénéité ethno-linguistique ou religieuse, les forces des facteurs de mobilité peuvent être faibles, même pour des distances relativement courtes. C'est le cas, par exemple, de l'Inde et du Nigeria. Dans de tels cas, il peut être nécessaire de compléter les institutions et l'infrastructure par des incitations spatialement ciblées pour encourager la production économique dans les régions pauvres. Parmi les incitations fréquemment utilisées figurent les incitations fiscales et les subventions, les zones économiques spéciales, les réglementations portant la localisation des industries et les améliorations apportées au climat de l'investissement.

Quelques pays seulement sont confrontés au triple défi de la distance, de la densité et de la division. Néanmoins, les incitations visant à promouvoir le développement économiques dans les zones pauvres ont été largement répandues, une expérience peu concluante aux résultats décourageants.<sup>31</sup> La cause de ces échecs fut souvent le fait que ces incitations aient été utilisées en substitut, et non en complément, aux institutions et infrastructure visant l'intégration. Dans la majorité des cas, les incitations géographiquement ciblées ne seraient même pas nécessaires si les politiques poursuivaient l'objectif d'intégrer

les zones dynamiques et retardataires plutôt que de promouvoir l'industrie dans des endroits défavorables sur le plan économique.

Le tableau 8.1 résume les options politiques visant à l'intégration nationale à l'aide d'une combinaison calibrée d'institutions, d'infrastructure et d'incitations.

Les décideurs politiques doivent garder trois points à l'esprit lors de la conception des stratégies d'intégration. Premièrement, les politiques doivent se concentrer principalement sur l'amélioration du bien-être des populations, en les encourageant à rechercher les opportunités économiques où *qu'elles apparaissent*. Deuxièmement, ils doivent aider à l'unification à long terme des pays. Les divisions internes peuvent constituer une contrainte de courte durée en termes d'intégration économique mais la diminution des divisions doit être un objectif à long terme. Troisièmement, les politiques qui tentent de contrebalancer les contraintes issues des divisions, ne doivent pas les renforcer par inadvertance. Par exemple, modifier les législations foncières et sur le travail ou les systèmes scolaires des régions retardataires peut affaiblir l'intégration économique et politique.

### Le cadre en action

Cette section s'appuie sur le cadre stratégique pour analyser la façon dont les pays ont



Tableau 8.1 Un instrument par dimension — un cadre pour les politiques de développement local, territorial ou régional

|   | Type de pays   |  |   |
|---|--|--|---|
|   | Régions retardataires à la population éparses  | Régions retardataires densément peuplées au sein de pays unifiés   | Régions retardataires densément peuplées au sein de pays divisés  |
| Exemples (pays)                               | Chili, Chine, Ghana, Honduras, Ouganda, Pakistan, Pérou, Russie (Fédération de), Sri Lanka, Vietnam                        | Bangladesh, Brésil, Colombie, Égypte (Rép. arabe d'), Mexique, Thaïlande, Turquie  | Inde, Nigeria   |
| Dimensions du défi d'intégration              | Distance économique (1 D)  | Distance économique<br>Fortes densités de population dans les régions retardataires (2 D)                                  | Distance économique<br>Fortes densités de population<br>Divisions internes (3 D)  |
| Ce que les politiques devraient faciliter     | Mobilité de la main-d'œuvre et du capital  | Mobilité de la main-d'œuvre et du capital<br>Intégration du marché pour les biens et services                              | Mobilité de la main-d'œuvre et du capital<br>Intégration du marché pour les biens et services<br>Activités économiques sélectionnées dans les régions retardataires |
| <b>Priorité des politiques</b>                |  |  |   |
| <b>Institutions spatialement neutres</b>      | Fluidité des marchés fonciers et du travail, programmes pour la sécurité, l'éducation, et la santé, eau salubre et hygiène | Fluidité des marchés fonciers et du travail, programmes pour la sécurité, l'éducation, et la santé, eau salubre et hygiène | Fluidité des marchés fonciers et du travail, programmes pour la sécurité, l'éducation, et la santé, eau salubre et hygiène  |
| <b>Infrastructure spatialement connective</b> |  | Infrastructure de transports interrégionaux<br>Services d'information et de communication                                  | Infrastructure de transports interrégionaux<br>Services d'information et de communication   |
| <b>Incitations spatialement ciblées</b>       |  |  | Incitations à l'agriculture et l'agro-industrie<br>Systèmes d'irrigation<br>Formation de la main-d'œuvre<br>Routes locales  |

Source : Équipe du Rapport sur le développement dans le monde 2009.

utilisé des politiques spécifiques pour intégrer les régions dynamiques et retardataires.

### *Des institutions favorisant les investissements portables*

**Investir dans le capital humain.** L'éducation primaire et les services de santé de base universels sont mandatés dans bon nombre de pays en développement, comme le montre l'analyse des constitutions nationales présentée plus avant dans ce chapitre. Par exemple, celles-ci stipulent que l'éducation primaire devrait être gratuite et universelle, quel que soit le lieu de résidence, tandis que des lois nationales additionnelles spécifient combien d'années d'instruction sont nécessaires pour achever une éducation primaire. Dans les pays en proie à un conflit ou dans une phase post-conflit, l'éducation de base est perçue comme un outil de réconciliation et de maintien de l'intégrité territoriale.

En dépit de ces législations, les niveaux d'éducation, de santé et de pauvreté varient considérablement selon les régions dans de nombreux pays, particulièrement en Asie et en Afrique. En Chine, l'indice de développement humain (une combinaison des niveaux d'éducation, de santé et de revenus) de la région dynamique était, en 2003, de 0,97 (à peu de choses près le même que celui de la République de Corée), tandis que celui de la région la plus

pauvre était de 0,59 (c'est-à-dire environ celui de la République démocratique populaire lao (voir figure 8.2). Comme souligné dans le chapitre 2, ces écarts étaient encore plus importants il y a quelques années.

Développer le capital humain est essentiel, qu'il s'agisse pour les politiques de chercher à rapprocher les emplois des personnes ou d'encourager la migration des individus vers les emplois. L'une des options qui génèrent le plus de gains est celle d'aider les populations des régions retardataires à migrer vers les régions offrant de meilleures opportunités. En Russie, les distances économiques et physiques importantes entre les zones retardataires et les destinations potentielles ont découragé la migration. Réduisant la distance économique, une année supplémentaire d'éducation augmente de 40 % la migration en provenance des régions reculées.<sup>32</sup> Au Brésil, à mesure que le pays passait d'une économie agricole à une économie industrialisée, les flux migratoires entre la région défavorisée du nord-est et la zone dynamique du sud-est ont augmenté entre 1960 et 2000. Dans le nord-est, les personnes qui ont suivi au moins l'enseignement primaire migrent plus fréquemment que les personnes moins éduquées.<sup>33</sup>

L'un des plus beaux exemples de réussite nous vient des États-Unis, où l'on estime que l'augmentation dans la scolarisation des Afro-

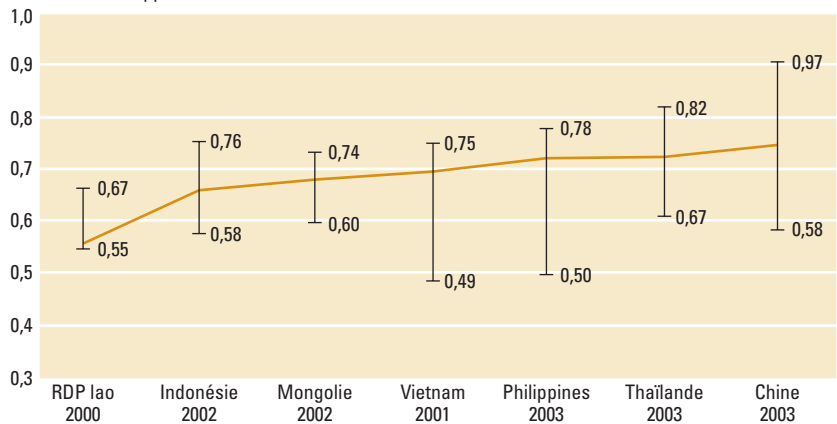
Américains a joué un rôle important dans leur « Grande migration » hors du sud. En 1900, 90 % des Afro-Américains vivaient dans le sud et seulement 4,3 % de ceux qui étaient nés dans la région vivaient ailleurs. En 1950, leur proportion dans le sud était descendue à 68 %, et 19,6 % de ceux nés dans la région l'avaient quittée. Les données des recensements pour 1900, 1940 et 1950 montrent que les personnes les mieux éduquées sont plus susceptibles de migrer car l'éducation a favorisé leur prise de conscience des opportunités d'emploi distantes et a augmenté leur faculté à s'adapter à un environnement social et économique différent, réduisant ainsi les coûts.<sup>34</sup> Une autre étude américaine, qui a suivi des individus entre 1968 et 1982, a montré que les personnes possédant un niveau d'éducation élevé étaient moins enclines à changer de profession mais étaient plus susceptibles de se déplacer géographiquement. Une personne qui avait suivi l'enseignement supérieur était susceptible de se déplacer trois fois plus souvent qu'une personne qui a quitté l'école à la fin du cycle primaire ou plus tôt.<sup>35</sup>

L'ouverture d'options à la migration stimule les investissements en capital humain : les populations considèrent non seulement les rendements locaux de l'éducation, mais également les rendements qu'elle génère ailleurs. Si des options de scolarisation sont disponibles dans les régions pauvres, les migrants potentiels, anticipant les qualifications supérieures recherchées dans les régions dynamiques, investiront davantage dans leur capital humain. Il est probable que les employeurs, dans ces régions, favorisent les travailleurs diplômés qui se manifestent comme étant plus « aptes » que les autres travailleurs des régions pauvres. Aux États-Unis, les taux d'inscription des Afro-Américains à l'école ont été significativement plus élevés dans les États du sud qui avaient connu des taux élevés d'émigration. Une augmentation dans les taux de migration antérieurs explique 7,4 % de la hausse des taux d'inscription des Afro-Américains entre 1910 et 1930. À mesure que les Afro-Américains émigraient du sud de façon croissante, la migration s'est banalisée et, en réponse, les inscriptions scolaires ont augmenté.

L'instruction a de puissants effets sur le bien-être, comme on a pu le constater au Brésil. Neuf États du nord-est détiennent les plus mauvais taux de fréquentation scolaire, dont les progrès sont plus faibles que dans le reste du pays. Le taux d'analphabétisme y a baissé de 42 % (contre 49 % dans les autres États) et il y est toujours deux fois plus élevé que la moyenne nationale (18 % contre 9 % nationalement). Les différences en matière d'éducation comptent pour plus de la moitié des écarts de revenus

**Figure 8.2 Les standards de vie peuvent varier considérablement entre les régions dynamiques et retardataires**

Indice de développement humain



Source: Gill and Kharas 2007.

entre le nord-est et le sud-est dynamique. Si la population locale avait le même profil d'éducation que les populations du sud-est, les revenus moyens dans le nord-est augmenteraient de plus de la moitié, passant de la moyenne brésilienne de 62 % à 93 %.<sup>36</sup>

Les programmes gouvernementaux, tels que ceux visant à instaurer l'éducation primaire universelle en Ouganda, reflètent souvent les priorités nationales. Le programme ougandais a augmenté les inscriptions dans le nord — la région la plus pauvre du pays (voir encadré 8.7). Toutefois, des efforts supplémentaires sont nécessaires afin d'améliorer la qualité de l'enseignement, en raison des coûts plus élevés de la provision des services dans la région septentrionale. À cause d'une capacité d'implémentation inadéquate et des sous-dépenses dans les régions défavorisées, l'écart entre les « besoins régionaux » et les allocations des niveaux supérieurs des pouvoirs publics s'élargissent encore. Bien que ceci puisse être perçu comme un ciblage spatial des dépenses publiques, un cadre stratégique orienté vers les *résultats* considérerait de tels efforts comme des mesures spatialement neutres.

Des mécanismes de transferts pour les services publics. Les transferts de redistribution au départ des niveaux supérieurs des pouvoirs publics peuvent réduire les disparités en matière de capacité fiscale et de provision des services publics sur l'ensemble des juridictions régionales. Trois critères au moins motivent leur mobilisation :

- **Le besoin.** Les régions à faibles revenus bénéficieraient d'investissements plus importants, mais les zones riches pourraient également solliciter plus de ressources pour satisfaire les besoins générés par la croissance de population et la congestion.

### ENCADRÉ 8.7 *En Ouganda, l'éducation primaire universelle a amélioré l'accès aux écoles dans les régions du nord*

La décision du Président Museveni de mettre à disposition une éducation primaire universelle (EPU) en 1996 a fait de l'Ouganda le premier pays africain à instituer une telle politique. L'EPU a aboli les contributions aux associations de parents-enseignants (ainsi que l'enseignement par ceux-ci) et aux fonds de construction des écoles. L'impact sur le nombre d'inscriptions à l'école primaire a été important. C'est aux populations appartenant au quintile le plus pauvre que cette implémentation a apporté le plus grand progrès. Toujours dans ce quintile le plus pauvre, l'enrôlement des filles a plus que triplé entre 1992-93 et 2002-03. Dans la région défavorisée du nord, celui-ci est passé de 40 à 73 %.

L'EPU a eu un effet égalisateur en termes d'accès mais pas sur les plans de la qualité et de la performance. Dans la région nord, les taux élevés d'absentéisme, les faibles incitations financières aux enseignants et les limites de l'infrastructure scolaire et des matériels d'apprentissage résultent en une mauvaise performance de l'éducation. En outre, les allocations de budget par habitant à la région ne reflètent pas toujours les coûts plus élevés de la provision des services dans cet endroit. Un programme éducatif spatialement neutre orienté vers les résultats ne serait pas géographiquement neutre.

Source : Bird & Higgins, 2008.

- **L'efficacité.** Les zones affichant des retours sur investissement supérieurs recevraient davantage d'allocations.
- **L'égalité.** Les dépenses sont réparties équitablement entre l'ensemble des localités, de sorte que les investissements publics ne donnent pas un avantage à une région déterminée.

Des transferts répondant spécifiquement aux besoins peuvent améliorer la provision des services publics dans les régions pauvres, car les bases d'imposition locales peuvent s'avérer inadéquates pour générer des revenus suffisants. Les transferts intergouvernementaux peuvent aider à procurer un accès similaire aux services publics à tous les résidents, où qu'ils soient établis dans le pays. De tels transferts sont particulièrement importants pour les gouvernements régionaux qui dépendent fortement des transferts fédéraux pour couvrir les dépenses. Ils financent environ 60 % des dépenses régionales dans les pays en développement et les économies en transition, contre environ un tiers dans les pays membres de l'Organisation pour la coopération et le développement économiques (OCDE). En Inde, les transferts du gouvernement central financent plus de 30 % des dépenses des États. En Chine, en 2003, les transferts du gouvernement central vers les pouvoirs publics provinciaux et ceux de ces derniers vers les pouvoirs publics locaux ont financé 67 % des dépenses provinciales, 57 % des dépenses préfectorales et 66 % de celles des cantons et niveaux inférieurs.<sup>37</sup>

Les règles d'allocation des transferts ont donc un impact direct sur le potentiel d'amélioration du bien-être dans les différentes régions.

Toutefois, les transferts intergouvernementaux qui financent une grande partie des dépenses régionales sont rarement réalisés dans un souci d'équité spatiale. En effet, les régions bénéficiaires de ces volumineux transferts ont déjà accès à des services de haute qualité (voir encadré 8.8).

Les transferts d'égalisation fiscale vers les régions retardataires sont financés par une imposition nette des résidents des régions prospères. Une préoccupation fréquemment relevée dans les travaux relatifs à la concurrence fiscale est qu'un niveau supérieur de taxes réelles dans certaines régions pourrait stimuler l'émigration des facteurs productifs. La nouvelle géographie économique laisse espérer que la migration due aux différences d'impôts soit limitée si les résidents (aussi bien les entreprises que les ménages) peuvent bénéficier des économies d'agglomérations dans les régions prospères. Les économies externes provoquent l'accumulation géographique des facteurs mobiles et les transforment en facteurs quasi-fixes. Ainsi, si les résidents voient des avantages à être établis à proximité d'autres résidents semblables, ils se fixent dans ces endroits et deviennent moins sensibles aux différences d'impôts. Des transferts intergouvernementaux modérés financés par les régions prospères peuvent donc financer les services publics dans les régions plus pauvres.

Bien que les transferts puissent permettre de subvenir aux contraintes fiscales à court terme dans les régions retardataires, la dépendance fiscale reste un danger. Si les transferts intergouvernementaux financent une large part des dépenses, les gouvernements régionaux sont d'autant moins susceptibles d'entreprendre des mesures afin de tenter d'améliorer les recettes des revenus locaux ou d'assumer leurs responsabilités vis-à-vis des résidents de la région.<sup>38</sup> Les pays de l'OCDE ont pris conscience de ces désincitations et nombre d'entre eux ont réduit la composante d'égalisation des revenus et subventions (l'Italie et l'Espagne par exemple).

En Inde, où les transferts fédéraux redistribuent les ressources vers les régions pauvres, les revenus moyens dans les États à faibles revenus sont équivalents à environ 40 % de ceux des États à revenus élevés. Les impôts locaux sur les revenus dépendant directement des revenus locaux, la capacité fiscale des États à faibles revenus est beaucoup plus réduite que celle des États à revenus élevés.<sup>39</sup> Compenser ce handicap requiert un système de redistribution fiscale progressive. Les États à faible revenu reçoivent 48 % du total des transferts du gouvernement central, contre 17 % pour les États à revenu élevé. La progressivité des transferts par habitant est également évidente — le Bihar, l'État le plus pauvre, reçoit 501 roupilles par personne en transferts fiscaux.

### ENCADRÉ 8.8 Améliorer la progressivité spatiale des transferts intergouvernementaux au Nigeria

Au Nigeria, c'est dans le nord, et plus particulièrement dans le nord-est, que la pauvreté et la qualité des services sont les plus préoccupantes. C'est dans le sud, et surtout dans le sud-ouest, que la situation est la meilleure à ces égards.<sup>a,b</sup> Les États du Nigeria comptent sur les transferts fiscaux du gouvernement central pour assurer la plupart des services. Dans ce pays, l'allocation de subventions statutaires (700 milliards de nairas nigériens en 2006)

<sup>c</sup> n'est pas ciblée sur base d'un principe clair de réduction de la pauvreté : 54 % des fonds sont divisés à parts égales entre tous les États, sans égard pour leurs population, superficie, pauvreté ou d'autres mesures des besoins.<sup>d</sup> Les indicateurs de soins de santé et d'éducation ne représentent que 7 % des transferts.

Les indicateurs sélectionnés pour diriger ce faible pourcentage sont régressifs en ce sens qu'ils favorisent les États disposant de la meilleure qualité de service et de l'infrastructure la plus forte. Baser les transferts en matière d'éducation uniquement sur les taux de fréquentation scolaire favorise les États qui disposent déjà d'infrastructures d'éducation et d'enseignants et pénalise ceux dont ce n'est pas le cas. Se limiter, pour les transferts en matière de santé, sur le nombre de lits d'hôpital favorise de même les États plus prospères

qui disposent ainsi de ressources supplémentaires pour construire de nouveaux hôpitaux.

Les transferts par habitant vers les États du nord (environ 3 300 nairas par habitant) sont à ceux dont bénéficie le sud-ouest (3 700 nairas par habitant) malgré le fait que le nord possède la pauvreté globale la plus forte et la pire qualité de prestation de services.<sup>e</sup> Afin de déterminer quelle serait la situation si les transferts étaient progressifs sur le plan spatial, une expérience de politique illustrative a été développée par le World Resource Institute pour en identifier les implications. La population et la superficie, en tant qu'indicateurs de la demande de services, sont utilisées pour affecter 50 % de la subvention statutaire. Les allocations égales ont été réduites à 5 % (au lieu de 54 %). L'éducation et les soins de santé ont été subdivisés, d'une part, en mesures pour soutenir les niveaux de service actuels et, d'autre part, en mesures visant à soutenir des financements progressifs pour les États disposant de services de mauvaise qualité. Pour l'éducation, la fréquentation scolaire (passant de 4 à 5 %) est utilisée pour le premier objectif, le manque d'accès à l'éducation (passant de 0 à 5 %) l'étant pour le second. Les soins de santé ont également reçu une part de 10 %. L'allocation destinée à l'effort de revenu a été mainte-

nue à 2,5 %. La pauvreté a été ajoutée en tant que catégorie, sur base du nombre de pauvres et du taux de pauvreté (rapport du nombre d'habitants) à 2,5 % par unité.

Les changements proposés redirigeraient les transferts intergouvernementaux vers les États ayant les besoins les plus importants. La carte ci-dessous illustre les implications de cette transition par habitant.

a. National Bureau of Statistics 2006.

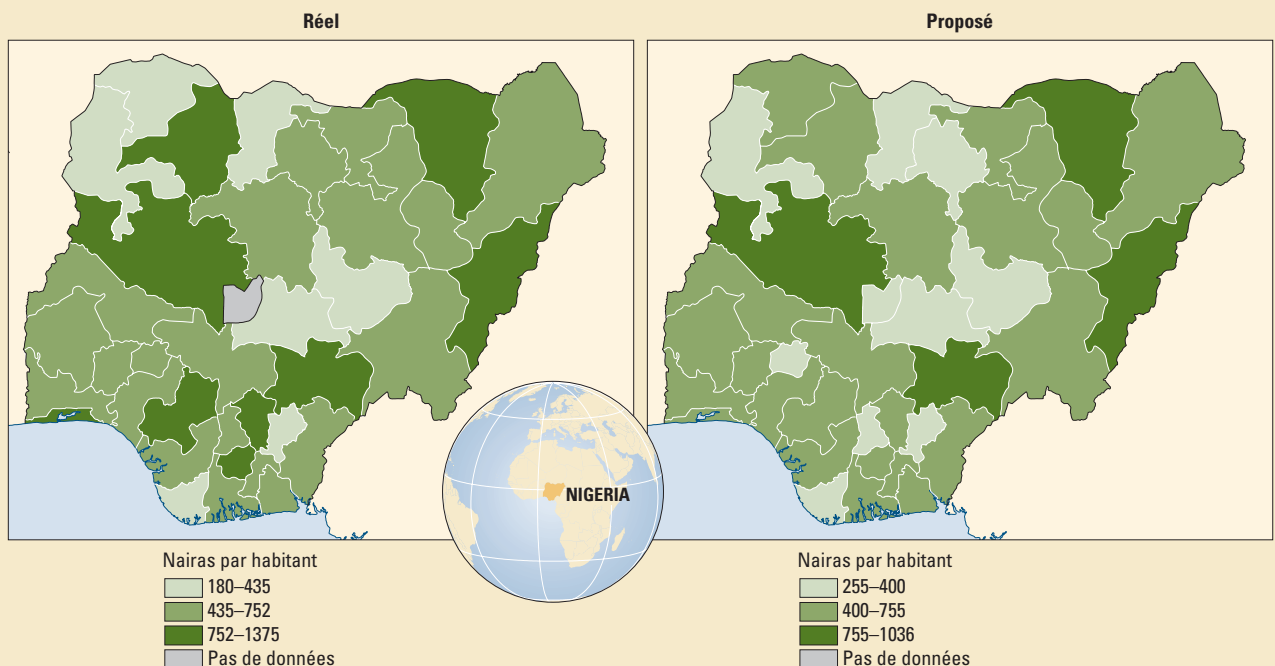
b. See numerous measures of service quality and access (National Bureau of Statistics 2006). Core Welfare Indicator Questionnaire (CWIQ). Data can be obtained from the Nigerian Bureau of Statistics electronically from <http://www.nigerianstat.gov.ng/cwiq/2006/survey0/index.html>.

c. The 13 percent derivation of oil proceeds and disbursements from the oil fund (under which the 9 of 36 southern states where oil is produced receive 13 percent of oil revenues) represents about NGN 330 billion naira, or about one-third of total transfers to states in 2006. While the derivation strongly shapes Nigeria's overall transfers, this transfer is stipulated by the constitution, not by statute and so is not included here (Nigeria Federal Ministry of Finance, downloaded and compiled from <http://www.fmf.gov.ng/portal/detail.php?link=faac>).

d. Revenue Mobilization Allocation and Fiscal Commission 2003.

e. National Bureau of Statistics 2004.

**Les transferts de subventions statutaires par habitant au Nigeria, avec les transferts réels en 2006 (gauche) et avec des considérations d'équité (droite)**



Le Maharashtra — un État à revenu élevé qui abrite Mumbai, le centre urbain le plus dynamique de l'Inde — ne reçoit que 298 roupilles par personne. Mais la conversion des ressources en services sur le terrain n'est pas visible dans les régions pauvres du pays.

De nombreux pays en développement collectent et diffusent des informations crédibles sur les droits aux services afin de renforcer la responsabilité des fournisseurs de services et d'améliorer les résultats. En augmentant l'accès à une information quantitative fiable sur les résultats de la provision des services, on empêche les fournisseurs de réfuter cette information en la qualifiant d'anecdotique, d'incomplète ou de non pertinente. Impliquer les membres de la communauté en identifiant les sources de préoccupation et en les encourageant à pratiquer leur propre surveillance peut déboucher sur la création de groupes d'utilisateurs désireux de tenir les fournisseurs responsables.

Une fourniture efficace des services dépend donc de ressources financières suffisantes et de la façon de les transformer en résultats sur le terrain. Investir dans les biens publics dans les régions retardataires réduit les possibilités de migration à court terme car cela augmente l'attractivité de ces régions. Mais les investissements sociaux ciblés visant à développer des actifs portables peuvent améliorer le bien-être de la population et faciliter sa mobilité sur le long terme en les préparant mieux au travail dans les régions prospères et intermédiaires.

#### ***Portabilité des prestations de retraite.***

Même avec des actifs portables, les populations peuvent considérer le déplacement comme difficile. Dans plusieurs pays, le manque de portabilité des pensions de retraite est susceptible de ralentir le rythme de la migration. Confrontés à la possibilité de perdre leurs acquis à cause des différences entre les systèmes ou d'un manque de portabilité, les travailleurs peuvent être moins susceptibles de se déplacer, même si la région dynamique de destination offre de meilleurs salaires. C'est à cette conclusion précise qu'arrive la Commission européenne.<sup>40</sup>

De meilleures réglementations pour les marchés fonciers. Des marchés fonciers performants permettent aux personnes d'acquérir un terrain, de l'échanger avec d'autres et de l'utiliser de façon efficace.<sup>41</sup> Par ailleurs, les politiques mettant en place des droits de propriété sûrs et échangeables en matière de terrain et de logement sont susceptibles de favoriser la mobilité géographique de la population. La capacité à défendre ses droits par voie légale plutôt que physiquement permet aux gens de s'absenter de leur propriété pour exploiter les opportunités de court terme. En outre, la capacité à utiliser la

terre en tant que garantie ou de la vendre leur permet de financer les coûts de la migration et de tirer profit d'opportunités économiques et sociales dans d'autres endroits.

L'implication des pouvoirs publics de la gestion des marchés fonciers et de l'application des droits de propriété permet aux ménages d'éviter de gaspiller leurs ressources privées. Néanmoins, un interventionnisme excessif du gouvernement peut nuire à l'efficacité. La propriété publique de grande échelle peut priver les marchés de terres et faire monter les prix artificiellement, excluant ainsi l'entrée de nombre de pauvres sur le marché. Par ailleurs, des coûts directs trop élevés et des procédures compliquées peuvent faire renoncer les personnes à échanger la terre de manière formelle.

Les politiques visant à protéger les pauvres contre la hausse des prix de la terre et du logement ont souvent eu pour effet d'empêcher le marché de fonctionner. En République tchèque, où le marché locatif est important, le contrôle des prix a tenu ceux-ci bien en dessous du taux du marché et contribué à restreindre davantage la mobilité, les locataires étant désireux de ne pas perdre les conditions avantageuses de leur contrat actuel.<sup>42</sup> Au Chili, le succès du gouvernement en matière de subsides au logement en faveur des pauvres des régions retardataires a également créé une incitation, pour la population de ces régions, à ne pas migrer et gêné la convergence entre les régions, malgré qu'il s'agisse d'un pays relativement peu peuplé et possédant une société homogène.

#### ***Des institutions et de l'infrastructure pour connecter les régions retardataires et dynamiques***

**L'infrastructure de transport.** Prenons le cas du Bangladesh, un pays à caractéristiques bidimensionnelles, dans lequel les régions le plus à la traîne sont distantes de la densité économique mais densément peuplées. Des investissements sélectionnés en infrastructure corrective peuvent considérablement aider. Le pont enjambant le fleuve Jamuna a ouvert l'accès au marché pour les producteurs du nord-ouest autour du district de Rajshadi. Construit à un coût de presque 1 milliard de dollars, ce pont établit le premier lien routier et ferroviaire entre le nord-ouest, une région intermédiaire, et l'est, plus développé et qui inclut la région de la capitale nationale. Le meilleur accès au marché et la réduction des prix des intrants ont encouragé les agriculteurs à se diversifier à des cultures de forte valeur ajoutée, telles que des variétés modernes de riz et de légumes périssables.<sup>43</sup> Le gouvernement a complémenté les politiques d'infrastructure connective d'institutions spatialement neutres afin



d'améliorer la couverture en services sociaux. Le Programme étendu d'immunisation a pour but d'immuniser tous les enfants de moins d'un an contre six maladies pour lesquelles il existe un vaccin. Le Plan d'investissement pour la Santé, la Nutrition et la Démographie de 2003-2010 améliore la couverture dans les districts dont les indicateurs témoignent d'une mauvaise santé.<sup>44</sup>

En République islamique d'Iran, un autre pays bidimensionnel selon la terminologie de ce Rapport, des améliorations de l'infrastructure connective sont nécessaires à l'intégration spatiale. En outre, des politiques d'éducation spatialement neutres visant à améliorer les écoles ainsi que des transferts d'espèces conditionnels à la fréquentation scolaire des enfants peuvent réaliser des progrès en termes de bien-être dans les régions retardataires.<sup>45</sup> En Turquie, les régions retardataires orientales occupent 44 % du territoire mais ne sont traversée que par 5,7 % des autoroutes nationales, tandis que leur couverture en routes asphaltées n'équivaut qu'à 40 % de celle des régions prospères. Le Projet de soutien à l'infrastructure des villages (KÖYDES) et le Projet de soutien à l'infrastructure municipale (BELDES), deux initiatives du gouvernement, ont amélioré les standards de vie dans les zones rurales et les petites villes en pavant les routes et en fournissant des réseaux d'assainissement et d'eau potable.<sup>46</sup> En outre, les investissements en capital humain sont susceptibles de bénéficier tant aux migrants potentiels qu'à ceux qui resteront sur place.

**Les technologies de l'information et de la communication.** Les téléphones mobiles ont fait plonger les coûts de provision, stimulant la pénétration et améliorant les flux d'information. En 2003, la Chine comptait plus d'utilisateurs de téléphones mobiles (269 millions) que d'utilisateurs de lignes fixes (263 millions). Dans 29 régions chinoises, entre 1986 et 2002, l'infrastructure de télécommunications a été fortement liée à la croissance du PIB sous-national.<sup>47</sup> Les investissements en télécommunications étant sujets à des rendements en baisse, ce sont les régions retardataires qui peuvent gagner le plus à en disposer.

Les nouvelles technologies ont abaissé les coûts de prestation des services financiers, les rendant plus abordables. Nombreux sont ceux, dans les régions à la traîne, qui ne disposent que d'un accès limité aux services financiers et qui recourent presque exclusivement aux transactions en espèces en marge du système bancaire. Mais avec l'augmentation des transferts nationaux et internationaux d'espèces des migrants vers leurs familles, un meilleur accès aux services financiers peut aider ces régions à surmonter les contraintes au crédit. La prolifération des

services mobiles, même dans les régions isolées, ouvre de nouvelles opportunités de provision de services financiers via un réseau de téléphonie mobile (m-banking). Aux Philippines, selon des rapports, 3,5 millions de personnes ont accès à des téléphones mobiles permettant de transférer de l'argent.<sup>48</sup>

Les producteurs des régions retardataires peuvent recevoir une meilleure information sur les prix qu'ils peuvent obtenir pour leurs produits. Dans le Kerala, en Inde, les téléphones portables ont tellement réduit la dispersion des prix du marché que ceux-ci ne différaient plus que des coûts de transport selon les endroits.<sup>49</sup> Au Pérou, un système de communication présent partout mais souvent sous-estimé connecte les petits producteurs aux marchés : les services postaux (voir encadré 8.9).

**Des avantages plus marqués dans les régions intermédiaires.** Les régions intermédiaires des centres de masse économique sont susceptibles de bénéficier davantage d'une infrastructure renforçant la connectivité que les régions retardataires, qui en profitent moins largement et plus lentement. Les améliorations de la connectivité des transports dans les régions intermédiaires de la Chine peuvent être économiquement bénéfiques pour les zones retardataires. En réduisant le coût des transports de l'ouest vers l'est, les investissements en infrastructure dans

### ENCADRÉ 8.9 *L'exportation par la poste au Pérou : connecter les petits producteurs aux marchés*

Dans de nombreux pays, les petites entreprises sont souvent exclues des chaînes d'exportation car elles opèrent dans des villages ou petites villes, ou parce qu'elles ne disposent pas des informations nécessaires à l'exportation. Au Pérou, un programme de facilitation du commerce appelé « Exportation Facile » connecte les petits producteurs aux marchés. La clé pour accéder à ce programme est le réseau de transport le plus basique : le service postal national.

*Comment cela fonctionne-t-il ?* Un particulier ou une entreprise amène un paquet au bureau de poste le plus proche, qui fournit gratuitement l'emballage. L'expéditeur complète un formulaire de déclaration d'exportation, le préposé pèse le paquet et scanne le formulaire de déclaration. L'expéditeur paie les frais pour le type de service désiré. Les biens d'une valeur inférieure ou égale à 2 000 dollars peuvent être exportés. Le principal avantage est que l'exportateur n'a pas besoin de s'adresser à un agent des douanes, un

agent logistique ou un transitaire, ni de consolider la marchandise ; même l'emballage est fourni. Les particuliers ou les entreprises ont seulement besoin de se présenter dans un bureau de poste équipé d'une balance et d'un scanner et d'utiliser Internet pour compléter la déclaration d'exportation pour l'administration fiscale.

*Ce programme a-t-il changé les choses ?* En l'espace de six mois à partir de son introduction, plus de 300 entreprises ont expédié des marchandises pour une valeur totale de plus de 300 000 dollars. La plupart des utilisateurs étaient de nouveaux exportateurs — des micro-entrepreneurs et petites entreprises produisant de la bijouterie, des vêtements en alpaga et en coton, des additifs alimentaires (produits naturels), des cosmétiques, de l'artisanat, des objets d'art en bois, des chaussures et articles en cuir, et des aliments transformés. Et nombre d'entre eux sont établis dans les régions les plus pauvres du pays.

Source : Guasch, 2008.

les carrefours centraux (régions intermédiaires) de transport dans les provinces de Henan, Hubei et Hunan pourraient avoir de plus grands effets sur le développement de l'ouest que des investissements dans la région ouest elle-même. Mais si la croissance globale constitue l'objectif principal de la Chine, les investissements en infrastructure dans les centres économiques dynamiques de la côte — Hebei, Jiangsu et Shandong — pourraient néanmoins générer les rendements les plus élevés.<sup>50</sup>

Au Brésil, les améliorations du réseau routier entre les années 50 et 80 ont réduit les coûts de transport et de logistique. Mais c'est dans le centre-ouest que les gains économiques ont été les plus importants, tandis qu'ils étaient limités dans la région pauvre du nord-est. Durant cette période, la part de réseau routier national de cette dernière passa de 15 à 25 %. Néanmoins, de tels investissements ont rapproché la densité économique du nord-est pauvre.

En Colombie, dont la géographie est adaptée à l'agriculture, la topographie montagneuse rend le transport difficile. Ainsi, certaines régions intermédiaires ne sont pas bien intégrées aux grands marchés intérieurs et internationaux. Casanare, la plus grande région productrice de riz du pays, possède aussi un grand potentiel de production de biocarburants à partir du maïs et de l'huile de palme. Mais 18 heures sont nécessaires pour rejoindre Bogota et 50 heures pour atteindre un port principal. Améliorer la qualité des routes augmenterait l'accès au marché et aiderait l'économie de la région. La Mojana, une région comptant 5 000 kilomètres carrés de plaines et qui est proche des ports de l'Atlantique et de la plupart des villes colombiennes, est souvent inondée car elle est située dans la zone tampon séparant deux fleuves majeurs. L'amélioration de la gestion de l'écosystème de cette région, parallèlement à celle de la connectivité des transports, faciliteraient ses accès aux villes et ports.<sup>51</sup>

**Des améliorations de l'infrastructure inter-régionale peuvent augmenter la concentration économique.** Les avantages potentiels de l'amélioration de l'accès au marché des zones périphériques peuvent avoir l'effet inverse, à savoir de profiter plutôt aux entreprises des agglomérations importantes.<sup>52</sup> Et l'amélioration de la connectivité des transports peut concentrer davantage l'activité économique. Les routes et lignes de chemin de fers sont à double sens et une meilleure connectivité des transports ne fournit pas seulement un accès au marché aux entreprises des régions retardataires mais permet aussi aux firmes des régions dynamiques d'atteindre de nouveaux marchés extérieurs. Une baisse des coûts de transport aide les entreprises compétitives des régions dynamiques

à augmenter facilement leur production pour desservir ces nouveaux marchés à un coût plus faible que les producteurs locaux des régions retardataires. Ainsi, améliorer l'accès au marché peut nuire à la production des marchandises standardisées dans ces régions. Mais les prix plus bas et un meilleur accès aux nouveaux produits sont susceptibles d'améliorer le bien-être des consommateurs.

L'expérience valide cette conjecture. En Italie, la réduction des coûts de transport entre le nord et le sud du pays, dans les années 50, a privé les compagnies du Mezzogiorno de leur protection et accéléré leur désindustrialisation.<sup>53</sup> En France, où les coûts de transport national ont baissé de 38 % entre 1978 et 1993, la concentration géographique de l'emploi a augmenté.<sup>54</sup>

Outre les effets de croissance qui varient selon les régions, il est également utile de prendre en compte les effets distributionnels des améliorations de l'infrastructure. Les bénéfices de ces améliorations sont-ils assez importants et distribués assez progressivement pour réduire les inégalités globales de revenus tout en profitant davantage aux pauvres qu'aux non pauvres ? Les indications empiriques à ce sujet sont limitées, mais une étude au Népal montre que le développement de réseaux routiers ruraux extensifs a mené à des bénéfices économiques significatifs, avec des gains considérables pour les pauvres. Ceci dit, la part des pauvres est souvent insuffisante pour réduire significativement les inégalités, car les bénéfices d'une extension du réseau routier peuvent être plus importants pour les riches.<sup>55</sup> Au Ghana, les bénéfices découlant de l'amélioration de l'accès à l'infrastructure par les pauvres pourraient être augmentés par des politiques spatialement neutres complémentaires, telles que des mesures renforçant l'éducation et la santé, qui stimuleraient l'utilisation de l'infrastructure.<sup>56</sup>

***Les institutions, l'infrastructure, et les incitations pour relever le défi tridimensionnel de la distance, de la densité et de la division.***

Les incitations visant à promouvoir les investissements économiques dans les régions retardataires ont été largement utilisées par les pays pour accélérer la croissance économique nationale et équilibrer ses résultats à travers les différentes localisations. Elles semblent mieux fonctionner lorsqu'elles renforcent les signaux des marchés et répondent aux échecs de coordination. Elles ont moins de succès lorsque les pouvoirs publics choisissent les endroits dont ils veulent soutenir la croissance. Les leçons suivantes semblent émerger : laisser les marchés choisir les endroits, tandis que les gouvernements contribuent à accélérer la cadence.

**Les incitations qui exploitent les avantages géographiques ont plus de chance de réussir.**

Pour stimuler la croissance économique, de nombreux gouvernements ont offert des exonérations temporaires d'impôts, une infrastructure fiable et des améliorations de l'environnement commercial. Souvent, les incitations sont ciblées géographiquement — dans des zones économiques spéciales — pour créer rapidement des enclaves de croissance, en remettant à long terme les manquements de gouvernance et d'infrastructure au plan national. Un débat est en cours sur la question de savoir si les incitations ciblées ralentissent le rythme des réformes économiques, mais l'intérêt ici est d'identifier les endroits où ces incitations ont le plus de chance d'être couronnées de succès. Est-il souhaitable de fournir des incitations dans les régions qui présentent déjà une géographie et un capital humain favorables ? Ou bien doivent-elles consister en des mesures correctives destinées à compenser les forces du marché et aider au développement des régions défavorisées ?

En Chine et en Inde, les incitations spatialement ciblées ont plus de chance de réussir lorsqu'elles renforcent des avantages géographiques, en particulier dans les régions bénéficiant d'un bon accès aux marchés domestiques et internationaux (voir encadré 8.10). En Ouganda, les rendements du développement de l'infrastructure dans les autoroutes et l'approvisionnement en énergie sont plus élevés dans les régions qui possèdent déjà une main-d'œuvre qualifiée et un panel varié d'activités industrielles.<sup>57</sup> Il se trouve que ces régions longent le corridor reliant les deux principales agglomérations du pays, Kampala et Jinja. Utiliser l'infrastructure pour étaler l'industrie, au lieu de faciliter sa concentration, peut ralentir la croissance économique nationale.

Les incitations qui renforcent les liens avec le marché et améliorent les performances de l'agriculture dans les régions possédant une géographie naturelle avantageuse peuvent s'inscrire dans des stratégies de développement destinées aux régions retardataires densément peuplées, où le facteur de mobilité est restreint. Mais avant de se voir offrir des incitations, l'agriculture a besoin d'être évaluée en tant que moteur de l'économie locale. Le Rapport sur le développement dans le monde 2008 procure une technique de diagnostic utile à l'identification des régions sous-nationales comme étant à vocation agricole, en mutation ou urbanisées — les « trois mondes » de l'agriculture — sur base de la part de la croissance agrégée d'origine agricole et la part de la pauvreté agrégée en milieu rural. Appliquer cette technique peut aider à déterminer si l'agriculture restera une caracté-

ristique prédominante des régions retardataires dans le court à moyen terme.

En Malaisie, l'agriculture est importante pour les économies régionales des zones retardataires, qui abritent plus de 40 % de la population du pays (Sabah et Sarawak comptent plus de 2 millions d'habitants).<sup>58</sup> Afin d'encourager le développement agricole dans l'est de la péninsule, le gouvernement national a offert des allocations de réinvestissement pour des dépenses en capital liées à la production agricole, des équipements et services pour la chaîne du froid (pour les produits agricoles périssables) et des exonérations fiscales pour le secteur de la transformation alimentaire.<sup>59</sup>

Mais au Ghana, où le nord retardataire consiste principalement en une zone de savane aride et où les densités de population sont faibles, il est moins probable que l'extension de l'agriculture facilite l'intégration territoriale. Sans une migration ou une transformation structurelle de grande échelle, même une forte accélération de croissance de la productivité dans la culture d'arachides et d'autres denrées typiques du nord est insuffisante pour celui-ci rattrape le sud à moyen terme.<sup>60</sup>

**Laisser les marchés choisir les endroits.** La République de Corée est l'un des rares exemples de succès des incitations spatialement ciblées. Pour soutenir la croissance économique dans des zones spécifiques, le gouvernement national a collaboré avec le secteur privé afin d'identifier les zones présentant des avantages en termes de production. La cohérence entre les objectifs de la politique industrielle nationale et ceux des politiques régionales était primordiale. Même si la déconcentration de l'activité économique de la région métropolitaine de Séoul constituait un objectif politique implicite dans le cadre de la répartition des recettes fiscales, les décisions de promouvoir les « industries stratégiques » orientées vers l'exportation ont été à la base des politiques industrielles et régionales.<sup>61</sup>

Ce n'est pas l'équité spatiale qui a guidé les politiques industrielles nationales. En fait, les régions choisies par les marchés au cours des différentes phases de l'industrialisation étaient stimulées. Dans les années 60 et 70, les politiques industrielles nationales ont créé de nouvelles villes industrielles — Ansan, Changwon, Kumi, Kwangyang, Pohang et Ulsan. Le secteur privé (*chaebols*) mis en place d'importants complexes industriels moyennant une technologie importée et l'emprunt de capitaux étrangers. La politique régionale et industrielle guidée par le marché a conduit à différentes spécialisations à travers le pays, les quartiers généraux du *chaebols* se concentrant à Séoul, tandis que les fonctions de production se décentralisaient vers

### ENCADRÉ 8.10 *Les zones économiques spéciales génèrent la croissance si elles exploitent les avantages des géographies naturelle et économique*

De nombreux pays en développement possèdent des localisations où les conditions infrastructurelles et les réglementations économiques sont plus favorables que celles qui caractérisent le reste du pays. Ces zones, souvent appelées zones économiques spéciales (ZES), renforcent la compétitivité de l'industrie, attirent les investissements étrangers directs et diversifient les exportations. De récentes estimations indiquent qu'il existe 2 300 zones de ce type dans les pays en développement et en transition.<sup>a</sup>

#### Le cas de la Chine

Les premières ZES de pays en développement furent établies en Chine sous la direction de Deng Xiaoping, au début des années 80. En 1978, le gouvernement a décidé d'ouvrir l'économie du pays au monde extérieur. Les ZES et les villes côtières « ouvertes » furent intégrées dans ce processus. En 1980, des ZES furent

installées le long de la côte sud-est à Shenzhen, Zhuhai et Shantou dans la province du Guangdong et à Xiamen dans la province du Fujian (voir carte ci-dessous). En 1984, 14 villes côtières ouvrirent leurs portes aux investissements étrangers et, en 1988, le statut de ZES fut accordé à l'intégralité de l'île de Hainan. À la même époque, la ceinture côtière formée par le delta du Yangtsé, le delta de la rivière des Perles, et le triangle Xiamen-Zhangzhou-Quanzhou, dans le sud du Fujian, furent ouvertes aux échanges avec le monde. Au début des années 1990, le gouvernement ouvrit 11 villes frontières et six ports le long de la rivière Yangtsé. Ces développements reflètent une stratégie d'exploitation les meilleurs endroits pour accéder aux marchés extérieurs.

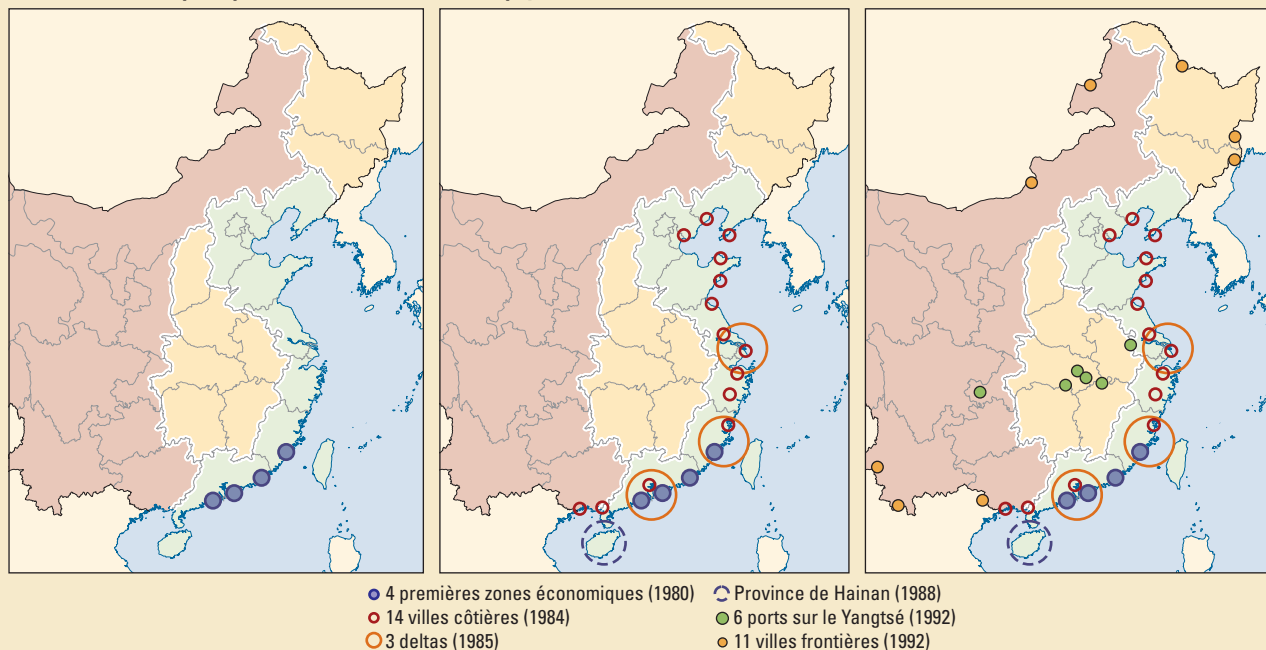
#### Et celui de l'Inde

Un coup d'œil rapide aux ZES de l'Inde suffit pour comprendre qu'elles n'ont pas été assez

exploitées en tant que sources d'avantages naturels. En 2007, des ZES ont été approuvées pour les États côtiers d'Andhra Pradesh, de Gujarat, du Maharashtra, et de Tamil Nadu et pour les États intérieurs de Haryana, du Karnataka, du Punjab, et du Rajasthan. Même dans les États côtiers, de nombreuses ZES ne sont pas implantées le long de la côte.<sup>b</sup>

Une examen plus attentif révèle une diversité considérable parmi de spécialisations, qui vont de la fabrication standardisée aux technologies de l'information, en passant par les produits pharmaceutiques. Par rapport aux produits de la fabrication standardisée, les produits intensifs en capital humain dépendent davantage d'une infrastructure de télécommunications fiable et de l'accès aux aéroports, et non aux ports. De plus, les zones économiques indiennes ciblent également le vaste marché national. Gurgaon, une ville satellite située à

Les zones économiques spéciales de Chine ont ouvert le pays aux marchés extérieurs



Source : Équipe du Rapport sur le développement dans le monde 2009, à partir de Huang & Luo (à paraître).

des zones extérieures à la capitale. Au milieu des années 80, la politique industrielle destinée à soutenir les activités de haute technologie a lancé la reconcentration industrielle dans la région de la capitale.

Pour accélérer la croissance, les incitations se sont accompagnées d'investissements en

infrastructure afin de connecter le sud-est à la région de la capitale. L'autoroute Gyeongbu, qui relie Busan, Daegu, Daejeon et Séoul a permis aux industries du sud-est de rejoindre la région de la capitale en cinq heures. Les industries produisant des intrants intermédiaires standardisés dans les régions de la capitale et du sud-est ont

### ENCADRÉ 8.10 *Les zones économiques spéciales génèrent la croissance si elles exploitent les avantages des géographies naturelle et économique — Suite*

un jet de pierre de l'aéroport international de Dehli, et qui, il y a 20 ans, n'était encore qu'une grappe de villages (gaon, en hindi, signifie « village »). À ce jour, installé au cœur du plus grand marché de consommation de l'Inde, ce groupe de villages est devenu l'un des principaux corridors orientés vers les services du pays. Il héberge des fournisseurs de services dans les technologies de l'information tels que Microsoft et IBM, ainsi que des fournisseurs de biens de consommation comme Coca-Cola, Gillette et Nestlé.

À la différence des ZES installées par le gouvernement chinois, celles de l'Inde sont développées par le secteur privé, par des compagnies comme Infosys et HCL, qui favo-

risent le développement des technologies de l'information,<sup>c</sup> et reflètent des tendances globales plus larges. Parmi les ZES des pays en développement, 62 % sont privées (contre 25 % dans les années 80). Ces dernières sont généralement plus rentables et ont une meilleure réputation sociale et environnementale que les zones publiques, à l'exception des zones gérées par le gouvernement en Asie de l'Est.

L'endroit est la clé : une mauvaise localisation est le principal obstacle à la réussite. Il semble que l'emplacement des zones compte plus que la question de savoir qui les détient et les gère. Les enseignements tirés des expériences de la Chine et de l'Inde sont que les

interventions spatialement dirigées ont plus de chance de succès lorsqu'elles exploitent les avantages géographiques que lorsqu'elles tentent de s'y substituer.

Source : Équipe du Rapport sur le développement dans le monde 2009.

a. Les ZES prennent des formes variées, qui comprennent les zones de libre échange, les zones franches industrielles, les zones d'entreprises, les ports libres et les zones spécialisées (Gauthier, 2007).

b. La localisation des ZES est extraite de SEZ INDIAWEB à [http://www.sezindiaweb.com/SEZ\\_map.html](http://www.sezindiaweb.com/SEZ_map.html).

c. L'information sur les ZES de l'Inde est tirée de la base de données Indiatat.

ainsi bénéficié de réductions de coûts considérables. En République de Corée, on peut conclure que les marchés ont choisi les endroits et les gouvernements ont accéléré la cadence.<sup>62</sup>

De nombreux pays ont recours aux incitations pour tenter de créer une masse économique dans les régions retardataires. L'idée est que, pour attirer les entreprises, les régions à la traîne ont besoin de compenser des coûts de transport et de logistique plus élevés, une infrastructure plus faible, des prix de facteurs plus élevés et des niveaux plus faibles de services publics. Les pays européens ont une longue tradition d'utilisation des politiques industrielles pour attirer les entreprises dans les régions moins dynamiques. Mais les incitations fiscales, si elles sont efficaces sur le plan politique, n'ont pas transformé les fortunes économiques des zones retardataires.<sup>63</sup>

- En Italie, un des objectifs principaux du programme économique national lancé en 1965 était l'élimination du fossé de développement entre le sud et le reste du pays. Pour appuyer ce programme, des incitations financières furent fournies aux entreprises du sud par le biais d'exemptions partielles des cotisations sociales. Jusqu'en 1992, l'infrastructure publique et les incitations financières ont favorisé le développement industriel dans la région.
- En France, le Cinquième plan national (1966-1970) apporta un soutien à l'agriculture et commença à rediriger les investissements industriels hors de Paris, vers des régions à faible revenu de l'ouest. Des industries légères – avec des coûts de transport moins éle-

vés et une forte intensité de main-d'œuvre furent ciblées pour la relocalisation.

- Le Royaume-Uni a soutenu le développement économique dans le nord de l'Angleterre, en Écosse, au pays de Galles et en Irlande du Nord. Au cours de la Deuxième guerre mondiale, les restrictions à la construction en temps de guerre ont poussé les industries hors du sud de l'Angleterre vers le nord et les zones périphériques. Au cours de la période de récession de l'après-guerre, en 1958, l'emploi dans les mines de charbon, le textile et la construction navale commença à décliner, renouvelant l'intérêt à déplacer des emplois vers le nord. Les années 60 virent des incitations à l'investissement différenciées et des subventions à la construction dans les zones retardataires via la Loi sur l'emploi local, parallèlement à la relocalisation de 250 000 emplois dans le secteur de la fabrication des zones prospères vers les zones pauvres.

Une des caractéristiques communes aux politiques régionales traditionnelles en matière de fiscalité, de subventions et de réglementations est qu'elles ont consisté principalement en des initiatives des gouvernements centraux destinées à créer des emplois et fournir des infrastructures, avec l'objectif de disperser l'activité économique ou de lutter contre sa concentration. Elles ciblèrent des entreprises spécifiques, dans l'espoir qu'elles deviennent des points d'ancrage dans l'économie locale et auraient des effets multiplicateurs importants.<sup>64</sup> Mais, pour la plupart, ces incitations, qui ont largement sollicité le contribuable,



**Tableau 8.2 L'expérience de l'OCDE a évolué en matière de stimulation des régions retardataires par des incitations**

| Stratégie               | Politiques régionales « traditionnelles »                                      | « Nouvelles » politiques régionales   | La perspective économique   |
|-------------------------|--|---|---|
| Objectif                | Créer des emplois et mettre à disposition une infrastructure de grande échelle | Fournir des services complémentaires, subventionner le coût de l'innovation – instituts de recherche, parcs scientifiques et technologiques | Les incitations ne devraient être offertes qu'aux « nouvelles » activités – produits nouveaux pour l'économie locale et nouvelles technologies pour produire des produits existants |
| Intervenants principaux | Gouvernement central   | Partenariats entre secteurs public et privé   | Le secteur public dispose d'une information limitée sur ce que veulent les entreprises  |
| Priorités des endroits  | Incitations pour attirer individuellement les entreprises                      | Encourager le développement de pôles – développement des secteurs et de l'environnement commercial  | Le soutien par le secteur public doit cibler des activités, non des secteurs ; les activités subventionnées doivent générer de fortes retombées                                     |

Source : Équipe du Rapport sur le développement dans le monde 2009

n'ont pas réussi à stimuler une croissance soutenue dans les régions retardataires.

La plupart des pays européens se concentrent désormais sur des interventions plus « légères », telles que l'investissement dans l'innovation et le soutien aux instituts de recherches et aux parcs scientifiques et technologiques (voir tableau 8.2).<sup>65</sup> Les programmes des gouvernements centraux ont laissé la place à une coopération accrue entre secteurs publics et privés. Et plutôt que de cibler des entreprises spécifiques, des mesures bien coordonnées cherchent à attirer des groupes de compagnies en rapport étroit les unes avec les autres. Des évaluations rigoureuses de ces programmes sont difficiles à obtenir. Cela dit, les politiques d'innovation qui favorisent le déploiement des nouvelles technologies de l'information dans les régions retardataires devraient, en principe, solutionner ce problème sur le long terme.

Le gouvernement fédéral des États-Unis est également impliqué dans des programmes de « développement économique » de plus petite échelle. Une étude récente identifie 180 programmes lancés par les agences fédérales américaines touchant à des questions aussi variées que les stratégies de planification et développement économique, les parcs industriels, la maintenance de l'infrastructure ou la rénovation des bâtiments. L'agence, dans ce groupe, qui a la plus grande visibilité est l'Administration du développement économique (EDA) du Département du commerce.<sup>66</sup> L'EDA a dépensé plus de 188 milliard de dollars dans le développement économique, mais sans beaucoup de coordination entre les initiatives et sans réel objectif politique commun. L'EDA rapporte que ses investissements ont permis de lever environ

37 dollars d'investissement du secteur privé pour chaque dollar qu'elle a dépensé.<sup>67</sup> Aucune évaluation indépendante de ces programmes n'est disponible.

Les incitations ciblées sur les régions, populaires dans les pays en développement, ont produit, au mieux, des résultats mitigés (voir tableau 8.3). Au Brésil, où l'objectif était d'attirer des industries « dynamique » dans les régions retardataires du nord et du nord-est en offrant des incitations fiscales, les dépenses ont atteint 3 à 4 milliards de dollars par an. Une récente évaluation de l'impact montre que l'affectation de ces « fonds constitutionnels » a induit des établissements d'acteurs libres de l'industrie de la fabrication dans ces régions pauvres, mais les incitations n'étaient suffisamment attirantes pour les industries à intégration verticale.<sup>68</sup> Entre 1970 et 1980, le gouvernement mexicain a utilisé des incitations fiscales pour promouvoir le développement industriel en dehors des trois agglomérations urbaines les plus importantes. Les entreprises s'implantant en dehors de ces trois grandes villes étaient éligibles pour des réductions variant entre 50 et 100 % sur les droits d'importation et impôts sur les revenus, ventes et profits, ainsi pour des taux de dépréciation accélérés et d'intérêt plus faibles. Leur impact sur la décentralisation économique a été insignifiant parce que les droits d'importation sur les matières premières et les biens de production étaient déjà faibles au départ, de sorte que ces réductions n'eurent aucun effet sur les décisions concernant les lieux d'implantation.<sup>69</sup>

En Inde, la Résolution de politique industrielle de 1956 mit en place un système strict d'attribution de licences destiné à diriger l'investissement vers les régions retardataires. Le gouvernement indien décida qu'aucune licence ne serait accordée à de nouvelles unités industrielles à proximité des grandes régions métropolitaines. Les gouvernements des États et les institutions financières reçurent l'instruction de refuser tout soutien aux nouvelles industries désireuse de s'implanter dans les zones métropolitaines, même si leur activité ne requerrait pas de licence industrielle. De grands projets du secteur public (tels que des aciéries) furent lancés dans les États retardataires du Bihar, de Madhya Pradesh et d'Orissa. Des complexes industriels (ou centres de croissance) bénéficièrent d'investissements d'infrastructure et d'incitations financières à l'investissement industriel privé dans des districts retardataires désignés. Ce faisant, les politiques étouffèrent virtuellement la croissance dans des zones qui disposaient de bons accès aux marchés et d'un bon capital humain, tout en ne permettant pas la sortie des activités non productives des zones retardataires. Après

plus de 30 ans de réglementation draconienne, peu de districts dans les régions à la traîne sont devenus des centres industriels majeurs.

Les réformes économiques de 1991 abolirent ces régimes de licences. Le déclin de la production dans les régions de l'intérieur du pays continua tandis que les endroits bénéficiant d'un bon accès au marché et d'un environnement local favorable prospérèrent. Les dix districts industriels les plus performants sont aujourd'hui localisés au sud de la chaîne de montagnes de Vindhya, qui sépare le nord du sud du pays.<sup>70</sup>

De même, dans l'ancienne Union soviétique, les planificateurs centraux décidaient de l'endroit où les entreprises s'implanteraient et tentaient d'étaler l'activité économique sur l'ensemble du territoire national. Ils répartirent les sites de production sur les millions de kilomètres carrés de l'ex-URSS. Éloignées des marchés et manquant de spécialisation, ces sites souffrirent d'une mauvaise productivité. Comment la transition vers les marchés a-t-elle changé les choses ? Les nouvelles entreprises s'implantèrent plus près des marchés, tandis que les anciennes, établies dans les régions reculées, mettaient la clé sous le paillason. Le résultat : un gain annuel de 2,5 % dans la productivité des entreprises entre 1989 et 2004.<sup>71</sup>

### *Coordonner les incitations locales et nationales*

Les politiques sectorielles nationales constituent le meilleur moyen de coordonner les incitations dirigées vers les régions retardataires : intégrer les initiatives variées de promotion économique nationale et aligner les interventions spatiales sur ces politiques peut aider. Au Brésil, par exemple, les subventions spatialement ciblées représentent seulement 12 % des mesures de promotion de l'exportation et des subventions d'industrialisation, qui favorisent le sud-est industriel. Selon les estimations, ces subventions industrielles ont coûté 42 milliards de dollar EU en 1999, soit 4,4 % du PIB.<sup>72</sup> Au Brésil, les initiatives destinées à attirer les entreprises dans le nord-est étaient vouées à l'échec, face des incitations industrielles autrement plus puissantes et mieux alignées sur les forces du marché.

En Inde, également, les politiques de prix communes visant à réduire les inégalités globales ont nui aux perspectives économiques des régions retardataires. La Politique d'égalsation du fret de 1956 standardisa les prix pour le transport national des biens « essentiels » tels que le charbon, l'acier et le ciment, quelle que soit la distance. Les avantages spécifiques à la localisation, pour les régions riches en ressources, furent noyés dans les processus. Parmi les régions affectées figuraient le sud du Bihar, l'est de Madhya Pradesh et l'ouest de l'Orissa, qui comptaient

**Tableau 8.3 Une gamme de moyens d'action a été utilisée par les gouvernements pour créer une masse économique dans les zones retardataires, avec des résultats modestes**

| Instrument  | Exemples   |
|---|--|
| <b>Subventions d'investissement</b>                 | <b>Brésil</b> : Les fonds constitutionnels (subvention des taux d'intérêts) – ont favorisé l'entrée d'entreprises « libres » mais pas celle d'entreprises appartenant à des industries à intégration verticale (Carvalho, Lall & Timmins, 2005)  |
| <b>Exonérations fiscales temporaires</b>            | <b>Thaïlande</b> : exonération de l'impôt sur le revenu ; réductions des taxes sur les ventes pour les entreprises s'implantant dans des villes secondaires au cours des années 1970 – sans résultat car les déductions des profits imposables n'incitèrent pas les entreprises à s'implanter dans les localisations désavantageuses (Banque mondiale, 1980)   |
| <b>Réductions des droits d'importation</b>          | <b>Mexique</b> : exonérations de droits d'importation et d'impôts pour les industries se décentralisant hors des trois agglomérations les plus importantes – inefficaces car les taux d'imposition étaient déjà bas au départ (Banque mondiale, 1977 ; Scott, 1982)  |
| <b>Complexes industriels/zones de libre échange</b> | <b>Chili</b> : zones de libre échange dans les <i>Zonas Extremas</i> avec des exonérations de droits de douane, de TVA, de taxes sur les bénéfices des sociétés et d'impôts sur la propriété immobilière – efficace pendant la période d'imposition et de tarifs douaniers élevés jusqu'au milieu des années 1990 ; la performance baissa avec la réduction des droits nationaux d'importation, qui passa de 35 % dans les années 1980 à 6 % en 2000 (Banque mondiale, 2005b)              |
| <b>Réglementation</b>                               | <b>Inde</b> : préférence donnée aux zones retardataires dans l'attribution des licences industrielles (politique industrielle de 1956), avec une croissance industrielle dirigée par le secteur public dans ces régions et des réglementations visant à stopper l'expansion industrielle des régions prospères – peu de régions retardataires commencèrent à prospérer et lorsque les réglementations furent abolies, ces régions connurent à nouveau le déclin (Chakravorty & Lall, 2007) |

Source : Équipe du Rapport sur le développement dans le monde 2009.

tous parmi les parties les plus pauvres et les moins industrialisées du pays. Cette politique affaiblit les incitations faites au capital privé pour établir la production dans les régions pauvres.

La décentralisation a souvent été accompagnée d'efforts des gouvernements régionaux pour créer une masse économique et répondre à leurs responsabilités en matière de dépenses. Ils offrent des incitations et dépenses fiscales pour attirer les entreprises dans leur région. Mais dépourvues de coordination, ces incitations peuvent être inutiles, voire contreproductives. Le Rio Grande do Sul offrit un ensemble d'incitations à Ford qui incluait un prêt de 210 millions reals (environ 200 millions de dollars EU) de l'État à des conditions extrêmement favorables (taux d'intérêt de 6 %, remboursement en 15 ans), des dépenses additionnelles de l'État de 234 millions de reals en infrastructure et travaux publics, un prêt de 500 millions de reals de la banque nationale de développement et des exonérations de taxes locales pendant 10 ans. Lorsque le gouvernement de l'État tenta de renégocier l'arrangement, craignant qu'il soit trop généreux, Ford se délocalisa à Bahia, qui offrait un ensemble d'incitations similaires. Des estimations indiquent que ces « guerres fiscales » coûtent au contribuable brésilien environ 172 000 dollars par emploi créé, soit cinq fois le coût d'une création d'emploi à l'usine General Motors du Tennessee.<sup>73</sup>

### *Bien penser la conception des incitations*

Avant de recourir aux incitations pour promouvoir le développement économique des régions retardataires, les pouvoirs publics nationaux et régionaux devraient d'abord tenter de comprendre pourquoi certaines régions sont délaissées par le marché. Est-ce dû aux faibles rendements sociaux de la production économique dans ces endroits, à une capacité insuffisante à exploiter ces rendements ou au coût élevé de la finance ?<sup>74</sup> Les politiques ont-elles, activement ou par inadvertance, bloqué la croissance économique locale ? Le succès des incitations dépend de la qualité du diagnostic du problème, à commencer par l'évaluation des dotations naturelles, humaines et infrastructurelles spécifiques à la région.<sup>75</sup> « Connais ton économie », une phrase utilisée dans le Rapport sur le développement dans le monde 2000-01, devrait devenir le leitmotiv des gouvernements régionaux. Une bonne information peut permettre un débat constructif sur les options de développement et former un consensus autour d'une stratégie.

Si l'information et l'analyse subséquente pointent vers des opportunités spécifiques de croissance, l'étape suivante consistera à définir si les incitations planifiées visent à subventionner du capital ou à promouvoir l'innovation. Si leur but est d'attirer les entreprises à multiplicateurs locaux potentiels, il est important de savoir si les lignes de produits attachent de l'importance aux économies d'agglomération, auquel cas l'impact des incitations s'en trouve réduit. Pour les entreprises des secteurs dans lesquelles les économies d'échelle et d'agglomération sont importantes pour la production, il est moins probable que les interventions spatialement ciblées les attirent dans les régions moins dynamiques. Des enquêtes réalisées dans les industries du Brésil, de Chine, d'Inde, d'Indonésie et du Mexique montrent que les entreprises du secteur de la fabrication spécialisées dans plusieurs lignes de produits sont attentives tant aux possibilités d'économies d'échelles découlant de l'accès au marché qu'à celles d'économies d'agglomération au moment de décider de leur lieu d'implantation.<sup>76</sup> Les firmes fabriquant des produits standardisés pour les marchés locaux et celles qui se sont spécialisées dans les ressources naturelles sont moins susceptibles d'attacher de l'importance aux économies d'agglomération que celles pour lesquelles une main-d'œuvre qualifiée, des services aux entreprises et l'accès à l'information sont vitaux.

D'une perspective de croissance nationale, il est important de déterminer si la relocalisation des industries « ciblées » génèrera de l'emploi et de la production nets additionnels sur le plan national. Si ce n'est pas le cas, les efforts locaux

visant à attirer l'industrie peuvent s'avérer totalement inutiles. Si les industries relocalisées sont moins productives, les décideurs politiques peuvent se retrouver face à une opération négative. Si les incitations sont utilisées pour promouvoir l'innovation, il est important de s'assurer que les processus de la production locale peuvent intégrer ces innovations.

### **Éviter la balkanisation : les avantages politiques de l'intégration économique**

Les objectifs économiques et politiques peuvent être contradictoires mais, dans la plupart des cas, ils coïncident. Dans l'ouest des Balkans, l'ancienne république de Yougoslavie devint une fédération à l'issue de la Seconde guerre mondiale mais se désintégra lorsque ses républiques déclarèrent leur indépendance au début des années 90. Les préludes à cette désintégration apparurent dans les années 70, sous la forme d'une autarcie croissante et d'une fragmentation du pays, avec des obstacles aux mouvements des personnes et des capitaux à travers les frontières, des échanges limités entre les républiques et une production économique dupliquée. En 1987, par exemple, 70 % de l'ensemble de la production de la Serbie étaient consommés sur le marché local.<sup>77</sup>

Comme expliqué au chapitre 5, l'analyse suggère que le facteur de mobilité tend à égaliser les niveaux de bien-être entre les régions et affaiblit ainsi l'impact des incitations cherchant la différenciation par rapport à une union économique et politique.<sup>78</sup> Par contre, les inégalités persistantes entre les régions favorisent la désintégration. L'unité, et non l'uniformité, est le principe clé pour l'intégration tant politique qu'économique.

Ce chapitre a fourni un cadre pour l'intégration des régions dynamiques et retardataires alors que les pays abordent le problème de la distance économique, de la densité inadéquatement placée et des divisions internes. Il est probable que les forces économiques produisent une divergence spatiale en termes de résultats de la croissance. Les modèles économiques de la géographie et de la croissance montrent que les économies d'échelle croissantes peuvent initier et soutenir un cercle vertueux de croissance et d'investissements dans quelques régions.

Pour des raisons valables, néanmoins, les décideurs politiques cherchent à réduire les déséquilibres géographiques rapidement, quelque part entre maintenant et le long terme. Et parfois, les pressions politiques peuvent être telles que l'accroissement des divergences est inacceptable à un certain point. La réponse politique typique de développement territorial a mis l'accent sur les incitations ciblées et

l'infrastructure de grande échelle pour encourager la production économique dans les régions retardataires. Toutefois, les éléments présentés dans ce chapitre ont montré que nombre de ces politiques se sont soldées par du gaspillage. Entre-temps, les politiques qui s'attaquent aux goulots d'étranglement institutionnels et qui peuvent aider les populations à saisir des opportunités dans d'autres endroits ou améliorer leurs standards de vie au niveau local peuvent être délaissées.

Quels que soient les compromis, l'essentiel du défi politique réside dans l'identification des résultats réalistes qui peuvent être poursuivis, en fonction du stade de développement et des capacités fiscale et institutionnelle du pays concerné. Là où les revenus sont faibles, il peut que la réduction des disparités spatiales se limite aux taux de pauvreté et à l'accès au logement, à l'eau, à la santé, à la nutrition et à l'éducation. En Chine, le 11<sup>e</sup> Plan quinquennal, voté par le Congrès national du peuple en 2006, stipule que « la construction du système financier public devrait être accéléré (...) afin d'égaliser graduellement les services publics élémentaires ». En octobre 2007, le 17<sup>e</sup> Congrès soulignait à nouveau que, dans le cadre de la réduction des disparités régionales, l'égalisation de la provision de services publics de base constituerait la priorité. Les pays de la tranche supérieure des revenus intermédiaires peuvent être plus ambitieux dans l'égalisation des indicateurs de consommation entre les régions, les pays développés, comme ceux de l'Union européenne, pouvant l'être plus encore. La réduction des inégalités en matière de revenus disponibles peut constituer une cible pertinente pour les pays à revenu élevé.

Mais à tous les stades de développement, forcer la production économique à se répartir de manière égale à travers les régions est aussi illusoire que coûteux. La croissance n'est généralement pas équilibrée mais elle fournit toujours plus de ressources aux sociétés, leur permettant d'équilibrer les résultats du développement. Les décideurs politiques doivent identifier et appliquer des stratégies qui équilibrent les résultats du développement à travers les régions autrement qu'en résistant aux forces de la croissance déséquilibrée, car ce faire revient à combattre la croissance économique elle-même.

Le cadre de ce chapitre a pour but d'aider les décideurs politiques à identifier les politiques les mieux adaptées pour aborder l'intégration nationale. Les solutions suggérées prennent en compte les conditions spécifiques des pays. Leurs points principaux ? Premièrement, les stratégies

**Tableau 8.4 L'évaluation de la performance des politiques d'intégration territoriale**

| Critères de performance | Réduit les inégalités à travers les régions ? (équité interrégionale) | Pro-pauvre? (équité interpersonnelle) | Évite les compromis en matière d'efficacité spatiale ? |
|-------------------------|---|---------------------------------------|--|
| Institutions            | Oui   | Oui                                   | Oui  |
| Infrastructure          | Non   | Non                                   | Oui  |
| Incitations             | Non   | Non                                   | Non  |

Source : Banque mondiale, 2008b, à partir des études de cas de pays spécifiques.

d'intégration doivent augmenter l'accès des pauvres des régions retardataires aux opportunités, par le biais d'un ensemble d'institutions spatialement neutres. Deuxièmement, l'infrastructure connectant les régions dynamiques aux régions retardataires est nécessaire lorsque le problème de la distance entre ces régions est doublé d'une densité de population inadéquatement placée dans les régions retardataires. Troisièmement, lorsque le problème de la distance économique est associé à une densité mal placée et à la division, des incitations spatialement ciblées sont nécessaires.

Ce cadre stratégique a été testé en utilisant des études de cas d'intégration spatiale présentant des conditions spécifiques à certains pays, parmi lesquels le Brésil, le Ghana, l'Inde, le Mexique, l'Ouganda et la Russie. Chaque ensemble de politiques d'intégration est examiné sur base de trois critères. Premièrement, réduisent-elles la distance économique entre les régions d'un pays ? Deuxièmement, ces politiques favorisent-elles plus les pauvres que les non pauvres ? Et troisièmement, ces politiques sont-elles efficaces sur le plan spatial (autrement dit, évitent-elles les compromis en matière d'efficacité spatiale ?) ? Le tableau 8.4 résume les conclusions. Les efforts visant à renforcer les institutions répondent à ces trois critères. Bien que les investissements en infrastructure puissent ne pas réduire les distances économiques ou aider les pauvres, elles peuvent être efficaces sur le plan spatial. Au niveau géographique, la performance des incitations spécifiques n'est, évidemment pas bonne.

L'aspect peut-être le plus important est que le chapitre identifie le point de départ de toutes les discussions des politiques de développement territorial : les institutions spatialement neutres. L'infrastructure connective peut aider les nations à s'intégrer. Parfois (pas toujours), ces discussions devraient inclure des incitations spatialement ciblées. Le bon mélange d'instruments d'intégration fournira à la fois les bénéfices d'une croissance déséquilibrée et ceux d'un développement profitable à tous.

# Gagnants sans frontières :

## *Intégrer les pays pauvres aux marchés mondiaux*



À l'époque de l'indépendance, de nombreux chefs d'États africains ont lancé des appels en faveur d'une union politique du continent. Félix Houphouët-Boigny, premier président de la Côte d'Ivoire, a été plus pragmatique et a favorisé un développement graduel de la coopération économique avec les pays voisins du sien. Il a proposé la mise sur pied d'un des premiers accords économiques régionaux en Afrique, le « Conseil de l'Entente », soutenu par un fonds de solidarité financé en grande partie par la Côte d'Ivoire. Les éléments clés de cette *Entente* étaient la liberté des échanges et la libre circulation des personnes.<sup>1</sup>

La destination préférée des immigrants a évidemment été la Côte d'Ivoire. Le pourcentage d'étrangers s'est accru de 5 % en 1950 à 26 % de la population totale de 16 millions d'habitants du pays en 1998, la faisant devenir ainsi l'une des douze principales destinations des migrants internationaux dans le monde. La Côte d'Ivoire en a bénéficié car les travailleurs étrangers ont contribué à une croissance tirée par les exportations de produits industriels et agricoles. Les pays d'origine des migrants — particulièrement le Bénin, le Burkina-Faso, le Niger et le Togo — ont bénéficié de remises de fonds et de l'accroissement des échanges. Donc, la crise politique déclenchée par un coup d'État en 1999 a affecté l'ensemble de la région. Toutefois, Houphouët-Boigny avait étroitement associé les pays voisins du sien à son avenir, ce qui l'avait fait surnommer « Le Sage de l'Afrique ».

Le cas de la Côte d'Ivoire illustre les principaux raisonnements du présent chapitre. Dans les grands ensembles régionaux du monde développé d'aujourd'hui — l'Europe, l'Amérique du Nord et l'Asie du Nord-est — la plupart des activités économiques sont fortement concentrées, les exportations sont spécialisées et les niveaux de vie sont convergents. Ces ensembles régionaux ont surmonté les contraintes des

frontières et ont intégré leurs économies à celles de leurs voisins et au reste du monde. L'intégration régionale et mondiale a été pour eux des compléments, et non pas des substituts, à leur développement (voir encadré 9.1).

Mais dans la majeure partie du monde en développement, la concentration et la convergence ont été lentes, voire nulles dans certains cas, souvent en raison des divisions économiques, politiques et culturelles persistantes entre les pays (voir chapitre 3). A cause de ces divisions, il a été difficile pour eux de tirer avantage des économies d'échelle (voir chapitre 4), de la mobilité de la main-d'œuvre et des capitaux (voir chapitre 5) et de la baisse des coûts de transport (voir chapitre 6). Certains pays en développement ont essayé de s'intégrer aux marchés mondiaux par le biais d'une libéralisation unilatérale, et d'autres ont essayé de le faire au niveau régional. Chacune de ces stratégies a abouti à des succès comme à des échecs. Le présent chapitre traite des différentes façons de les combiner en développant une coopération accrue entre pays voisins et des relations étroites avec les marchés mondiaux, tout en identifiant et en évitant les incompatibilités qui peuvent se présenter entre ces deux approches.

Le chapitre propose une conception de l'intégration régionale en tant que mécanisme d'accroissement de la capacité de fourniture locale, et une de l'intégration globale pour l'amélioration de l'accès aux marchés et aux fournisseurs. L'intégration signifie ici la coopération entre les pays pour les échanges, les réglementations et les politiques domestiques, l'infrastructure régionale et d'autres initiatives transfrontalières, y compris celles relatives aux biens publics. L'intégration régionale implique la coopération à l'intérieur d'un ensemble de pays voisins les uns des autres. L'intégration globale implique la coopération à un niveau international encore plus vaste.



Dans ce chapitre, le cadre pour l'action politique utilise une taxonomie de proximité pour l'organisation de la réflexion sur la meilleure façon de confronter les défis que pose le développement dans chaque région en développement du monde.

Les principales stratégies mises en avant sont les suivantes :

- **Les pays géographiquement proches des grands marchés mondiaux devraient s'efforcer de bénéficier de leur proximité de densités économiques élevées et de devenir un prolongement de ces grands marchés.** Le Mexique, les Caraïbes, les pays ayant accédé à l'Union européenne et la République de Corée sont liés respectivement au marché des États-Unis, à celui de l'Union européenne et à celui du Japon. Mais l'intégration doit aller au-delà de simples accords de libre-échange pour l'obtention de bénéfices significatifs du développement. Le plus grand défi est de rendre les marchés domestiques suffisamment attrayants aux yeux des investisseurs pour qu'ils soient perçus comme un prolongement du grand marché se trouvant à proximité.
- **Les pays avec des voisins importants mais éloignés des marchés mondiaux devraient développer leur marché régional.** Cette approche appelle à l'utilisation de deux instruments : les réformes institutionnelles facilitant les échanges intra-régionaux et la mobilité des facteurs — et les investissements dans les infrastructures permettant de relier les pays à la traîne aux pays avancés et les ensembles de pays aux marchés mondiaux les plus importants. L'intégration régionale peut naturellement soutenir les réseaux de production régionaux. Ces réseaux maximisent les avantages coûts-production générés par des rentabilités d'échelle croissantes, et ils permettent aux petits pays de se spécialiser dans des produits de niche à l'intérieur de réseaux de fournisseurs dans la région. Un rapport coût-efficacité plus élevé de l'offre facilite alors l'intégration de ces régions aux marchés mondiaux.
- **Les pays d'Asie centrale, des îles du Pacifique et d'Afrique subsaharienne situés loin des marchés mondiaux — dont les habitants sont appelés le « bottom billion » (le milliard d'êtres humains exclus du développement) — font face aux défis de croissance économique les plus complexes et doivent prendre un engagement ferme en faveur de solutions collectives.** L'intégration régionale peut se produire dans des voisinages « naturels » avec trois ensembles d'instruments. Ils ont besoin d'une coopération institution-

### ENCADRÉ 9.1 *Les messages politiques de ce Rapport sont-ils opposés à l'intégration mondiale ? Non*

Le *Rapport du développement dans le monde 2009* met l'accent sur l'intégration régionale, car c'est à ce niveau qu'il existe une marge de manœuvre considérable pour l'action politique. Mais cela ne signifie pas pour autant que le message est contre l'intégration mondiale, bien au contraire. Ce chapitre montre que la coopération régionale stimule les capacités d'offre d'un voisinage donné en mettant à disposition des biens publics régionaux et en prenant avantage de la spécialisation régionale. De cette façon, elle peut rendre plus importants les bénéfices que chaque pays peut tirer de l'intégration mondiale. Dans ce sens, l'intégration régionale et l'intégration mondiale sont complémentaires et non des substituts l'une de l'autre. Sans intégration mondiale, les bénéfices de la coopération régionale seraient très faibles, voire négatifs, comme on a pu le constater avec de nombreux accords régionaux dans le passé. Mais sans intégration régionale, les bénéfices de la mondialisation pourraient tout simplement ne pas être à la portée de certains pays en raison de leur incapacité à être concurrentiels à l'échelon mondial.

Pour de nombreux pays, principalement en Afrique où les parts dans les marchés d'exportations mondiaux ont chuté, les bénéfices de l'intégration mondiale ont été éphémères. L'intégration mondiale est parfois perçue comme risquée, et les avancées dans les négociations du Cycle de Doha sur plusieurs points cruciaux pour les pays en développement, tels que les échanges de produits agricoles, ont été lentes. Dans la même veine, les initiatives de coopération régionale passées n'ont pas généré de bénéfices significatifs et de nombreux accords régionaux ont échoué. Ces expériences ont également mis en évidence l'inégalité entre les gains des grands et des petits pays dans un ensem-

ble régional donné, ce qui a affecté la stabilité des accords dans le long terme et la disposition à faire face à des événements imprévus. De nombreux efforts d'intégration régionale ayant échoué, la poursuite d'autres accords régionaux a généré un scepticisme considérable dans les cercles concernés par le développement.

Le présent chapitre montre qu'étant donné les conditions qui prévalent actuellement, ce scepticisme n'est pas de mise. L'instabilité émanant de la politique macroéconomique et de la mauvaise gouvernance est bien moins courante aujourd'hui qu'elle ne l'était il y a seulement dix ans, et il est donc moins probable qu'un pays hérite des problèmes de ses voisins, même si leurs économies sont intégrées. Et avec la baisse des coûts de transport et l'accroissement des échanges mondiaux, les bénéfices générés par le succès d'une croissance tirée par les exportations sont plus importants que jamais. Pour être compétitifs, les pays sont maintenant mieux disposés à harmoniser leurs politiques et leurs institutions avec celles d'autres pays, et les perspectives de développement de la coopération régionale se sont substantiellement améliorées. Ce pourrait être une des raisons pour lesquelles, en juin 2006, 56 accords régionaux, 49 accords d'extension régionale (coopération entre un accord régional et un pays individuel), 5 accords suprarégionaux (coopération entre deux ou plusieurs accords régionaux) et 118 accords bilatéraux complets avaient été signés ou initiés sous l'égide de l'Organisation mondiale du commerce (OMC). Étant régis par les règles du système multilatéral, ces accords s'attachent à reconnaître et éviter les compromis entre l'intégration régionale et l'intégration mondiale.

Source : Équipe du Rapport sur le développement dans le monde 2009.

nelle étroite et d'investissements d'ensemble dans les infrastructures régionales. Par ailleurs, il leur est probablement nécessaire de bénéficier aussi de mécanismes de compensation croisée entre pays leur permettant de faire face à l'effort d'intégration, car il est vraisemblable qu'une intégration poussée conduira à des gains et des pertes inégaux entre les différents pays dans le court terme. La communauté internationale peut soutenir ces efforts d'intégration par le biais d'incitations coordonnées.

L'Afrique de l'Est, l'Afrique centrale et l'Afrique de l'Ouest tombent dans cette troisième

catégorie. Les pays côtiers pauvres en ressources situés dans ces ensembles régionaux ont obtenu les performances de croissance les plus faibles par rapport à celles des autres régions du monde.<sup>2</sup> Pour eux, le Rapport propose un pacte impliquant les gouvernements de la région et la communauté internationale afin d'améliorer les services sociaux et le capital humain dans les pays retardataires et l'infrastructure dans les pays plus dynamiques, où le décollage est le plus probable. Ces actions devront être renforcées par l'octroi d'un accès préférentiel aux marchés des pays développés pour les exportations régionales. En retour, tant les pays dynamiques que les pays retardataires de ces voisinages « naturels » devront permettre une plus grande liberté de circulation de la main-d'œuvre, des capitaux, des marchandises et des services au niveau intrarégional.

En tant que retardataires, les pays en développement se retrouvent aujourd'hui face à un dilemme : rester divisés et perdre davantage de terrain ou devenir des « gagnants sans frontières ».

### **L'intégration régionale pour augmenter l'offre, l'intégration mondiale pour augmenter la demande**

Certains pays comme le Chili, la Maurice et les tigres d'Asie de l'Est se sont intégrés sur le plan mondial sans que n'existe une réelle coopération dans leur région du monde. Ils ont bénéficié des avantages appréciables des premiers partants. Toutefois, il a été difficile pour de nombreux autres pays en développement d'obtenir de tels résultats, et certains se demandent si l'émergence de pays exportateurs hautement compétitifs comme l'Inde et la Chine ne rend pas la probabilité d'une stratégie fructueuse basée sur les exportations encore plus faible aujourd'hui.

Le contre-argument est que l'éventail de produits pour lesquels un pays peut développer un avantage comparatif s'est élargi en même temps que la croissance du commerce mondial. Les biens intermédiaires et les services, devenus plus facilement échangeables et échangés, apportent aux pays en développement une gamme d'opportunités de diversification plus grande qu'auparavant.<sup>3</sup> Des indications empiriques laissent supposer que ceci est vrai même pour l'Afrique subsaharienne.<sup>4</sup> Dans les pays individuels situés dans chacun des neuf ensembles régionaux d'Afrique subsaharienne, les importations de biens intermédiaires des pays voisins pour l'année précédente sont en corrélation positive avec les exportations totales de l'année en cours. À mesure que les niveaux des importations de biens intermédiaires augmentent et

dépassent un seuil donné, cet effet devient sensiblement plus prononcé.

Ces constatations indiquent que les exportations augmentent lorsque les pays coopèrent sur le plan régional, en termes d'économies d'échelle, de facteur de mobilité accru et de coûts de transport en baisse, ainsi que d'une intégration au niveau mondial. La coopération régionale signifie que les entreprises des pays avoisinants peuvent produire des biens finis à des coûts moindres en mettant sur pied des chaînes d'approvisionnement internationales plutôt qu'en dépendant de fournisseurs situés dans un seul pays (voir encadré 9.2). L'intégration mondiale procure la demande et l'incitation nécessaires au développement de ce type de réseaux d'approvisionnement efficaces au niveau régional. Cette combinaison d'intégrations régionale et mondiale a produit des développements fructueux de pays parmi les ensembles régionaux riches d'aujourd'hui.

Les données relatives aux sites industriels fournissent des détails supplémentaires sur les résultats obtenus à partir de conclusions économétriques agrégées.<sup>5</sup> Les unités de production qui exportent vers les marchés des ensembles régionaux sont plus affectées par les pannes d'électricité et les procédures inefficaces aux frontières que ne le sont celles qui exportent vers les marchés mondiaux, même si celles d'entre elles qui exportent des produits d'utilité temporaire comme les textiles vers les marchés mondiaux sont également pénalisées par les inefficacités aux frontières. L'efficacité des entreprises leur impose les endroits où elles vendent leurs produits : les moins efficaces vendent seulement sur les marchés intérieurs, d'autres desservent à la fois les marchés intérieurs et régionaux, et les plus efficaces sont présentes dans les marchés intérieurs, régionaux et internationaux.<sup>6</sup>

Une politique d'intégration réussie concentre les activités économiques dans des endroits offrant un meilleur accès aux marchés et aux intrants, qu'ils soient infranationaux, nationaux ou régionaux. L'intégration pourrait conduire à une divergence des revenus dans des pays voisins au sein d'un ensemble régional pendant un certain temps, avant que des vagues successives de pays retardataires ne rattrapent l'écart à mesure que les retombées de la croissance franchissent les frontières. Lorsque le processus d'intégration est mené par le marché, comme dans les pays d'Asie de l'Est, les facteurs de production vont se relocaliser et promouvoir la convergence des revenus nationaux par habitant au sein de l'ensemble régional (voir chapitre 3). Mais dans les cas où l'intégration est menée par les institutions, comme c'est le cas dans la plupart des voisinages en développement actuels, les défis

## ENCADRÉ 9.2 *Diversification de la production à travers la coopération régionale.*

La diversification d'une économie n'est pas une tâche aisée. Hidalgo, Barabasi et Haussmann (2007) démontrent dans une étude que la structure d'exportation en cours d'un pays détermine le degré de facilité avec laquelle il sera possible de diversifier ses bases de production aux produits à plus forte valeur ajoutée. Ils utilisent la métaphore d'une forêt représentant l'espace de produits (le même pour tous les pays du monde). Chaque arbre est un produit et les entreprises sont des singes qui peuvent grimper plus haut dans un arbre pour améliorer leur valeur ajoutée (diversification intensive) ou sauter vers un autre arbre à plus forte valeur ajoutée (diversification extensive).

Les entreprises des pays en développement trouvent plus facile de croître en utilisant la voie de la diversification intensive, qui se base sur des capacités qu'ils possèdent déjà. L'alternative, nécessaire lorsque les revenus sont plus élevés ou pour faire face à des concurrents dont les coûts sont encore plus bas, est de passer à des arbres offrant une valeur plus élevée. Même si un pays a suffisamment de chance pour avoir de tels arbres de forte valeur ajoutée à proximité de sa base de production, le saut demeure coûteux et risqué. Il est possible qu'il nécessite une infrastructure physique, un savoir-faire spécifique, une connaissance des goûts et des normes sur les marchés ciblés et un accès aisé et bon marché à des intrants spécifiques. Haussmann et Rodrick (2003) ont appelé ces besoins d'investissements initiaux « la découverte des coûts », une recherche effectuée par les premières entreprises à explorer ces nouvelles opportunités. La découverte des coûts peut être facilitée de plusieurs

façons. L'investissement étranger direct peut procurer la plupart des informations nécessaires ainsi que le savoir-faire. Il en va de même pour le partage de l'apprentissage entre pays voisins. La coopération entre eux peut aider à cet égard, en procurant une échelle attrayante pour les investisseurs étrangers et un accès à des produits intermédiaires d'importance critique qui rend le saut vers un nouveau produit moins coûteux et moins risqué. La coopération peut ainsi offrir un exutoire aux producteurs de biens intermédiaires qui vendent à des sociétés innovantes ailleurs dans l'ensemble régional.

Lorsque les exportations africaines pour la période 1980 à 2004 sont cartographiées et comparées à un espace mondial de produits regroupant environ 800 produits (industries à 4 chiffres), la Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale (CEMAC) semble avoir peu d'options de diversification (le bois et ses dérivés). Les membres de la Communauté de l'Afrique de l'Est ont plus de possibilités en raison d'une plus grande diversification de leurs exportations (fruits et légumes, aliments préparés, poisson, bois et dérivés, coton, textiles, produits manufacturés à contenu technologique faible, produits métalliques, produits chimiques et minéraux). D'autres pays avec des structures de production similaires ont réussi à se diversifier dans des clusters comprenant le coton, les textiles et les vêtements, et ils bénéficient actuellement d'un traitement préférentiel dans le marché des États-Unis dans le cadre de la loi sur la croissance et les possibilités économiques en Afrique (AGOA — *African Growth & Opportunity Act*).

La quasi-totalité des États membres de l'Union économique et monétaire ouest-africaine (UEMOA) peuvent bénéficier d'une coopération dans au moins sept clusters de produits (les fruits et légumes et leurs produits dérivés, le bois et les produits dérivés, le coton, les manufactures à faible contenu technologique, les produits chimiques et les minéraux) pour réduire leur surdépendance aux exportations agricoles traditionnelles comme le café et le cacao.

Hormis l'Afrique du Sud, les membres de l'Union douanière de l'Afrique australe (SACU) peuvent bénéficier sensiblement plus que ceux d'autres structures similaires de la coopération dans des clusters basés sur des ressources naturelles et des produits manufacturés, car ils bénéficient d'une diversification beaucoup plus aisée tirée par la logistique, les finances, les compétences et une infrastructure, qui illustre leur statut de pays à revenus intermédiaires.

En considérant les secteurs d'activités économiques qui offrent les meilleures perspectives de développement supplémentaire, les pays peuvent agencer la coopération vers des infrastructures d'appui à des secteurs d'activités précis — normes communes, systèmes de conformité et de métrologie et programmes visant à la formation d'une main-d'œuvre qualifiée — et s'adapter aux nouvelles technologies. De telles mesures peuvent constituer des compléments aux sphères plus générales de coopération concernant les infrastructures régionales, une meilleure réglementation des affaires et des systèmes judiciaires forts.

Sources : Basé sur des contributions de V. Chandra, J. Boccardo et I. Osorio.

d'économie politique peuvent devenir des pré-occupations majeures.<sup>7</sup>

### *L'intégration régionale et mondiale implique des compromis*

Les accords d'intégration régionale, complexes à négocier, à mettre en place et à maintenir, sont exigeants en termes de ressources administratives. En effet, les efforts visant à aligner les institutions régionales à travers de tels accords peuvent être consentis aux dépens de l'administration intérieure et d'une libéralisation unilatérale qui peuvent elles-mêmes déterminer l'intégration d'un pays au reste du monde. Les accords régionaux peuvent également empêcher les pays signataires de poursuivre une intégration mondiale plus rapide, lorsque d'autres membres du même ensemble régional souhaitent avancer plus lentement.

Le débat entre le régional et le mondial ne date pas d'hier. Il évolue autour des implications

en termes de bien-être du déplacement potentiel des courants d'échanges commerciaux et de la création d'autres courants d'échanges comparées aux meilleurs effets de l'amélioration du bien-être provenant de la libéralisation unilatérale ou du multilatéralisme.<sup>8</sup> Cependant, un débat sur le « nouveau régionalisme » a été lancé suite à la prolifération récente des accords de libre-échange. Dans ce débat, un côté voit dans l'intégration régionale un processus de libéralisation compétitif qui, en définitive, appuiera l'intégration mondiale.<sup>9</sup> L'autre côté y voit l'émergence d'un enchevêtrement complexe d'accords commerciaux entravant cette même intégration mondiale.<sup>10</sup>

Ce débat ne sera pas résolu à court terme. Toutefois, le prisme de la nouvelle géographie économique lui confère une perspective différente. Certains ont affirmé que lorsque la géographie physique est correctement incluse dans les modèles d'échanges, les accords commerciaux

régionaux sont plus à même d'améliorer le bien-être que ne le sont les accords commerciaux multilatéraux si les coûts de transport intercontinentaux sont plus élevés que les coûts des échanges intracontinentaux.<sup>11</sup> Les initiatives régionales peuvent également générer des gains non économiques tels qu'une paix et une sécurité accrues, ainsi que des pouvoirs de négociation renforcés dans les forums internationaux.<sup>12</sup> Ces motifs non-économiques sont quelquefois plus importants que les mobiles économiques dans la décision de signer et de s'engager dans ces accords d'intégration régionale.

L'intégration régionale peut prendre de nombreuses formes, allant de traités formels réglementant plusieurs aspects des échanges économiques et de la coopération jusqu'à l'intégration informelle de fait, qui résulte de l'approfondissement de liens économiques entretenus par le secteur privé. Ce type d'intégration laisse libre cours à une dynamique différente. Alors que les accords mondiaux sont intégraux et rares, les accords régionaux peuvent commencer modestement et progresser à une cadence aussi réduite que nécessaire pour satisfaire l'ensemble de leurs signataires. Chaque région a besoin de trouver la voie qui lui permet de bénéficier à la fois de l'intégration régionale et de l'intégration mondiale.

### *Les voisinages développés fournissent des visions utiles — penser grand, démarrer petit*

Les voisinages réussis d'Europe, d'Amérique du Nord et d'Asie du Nord-Est donnent trois leçons pour la conception et la mise en place d'initiatives d'intégration régionale et mondiale : penser mondial, démarrer petit et compenser les moins fortunés.

*Penser mondial.* Pour tous les voisinages en développement, les marchés d'exportation les plus importants sont situés en dehors de la région. La République de Corée, le Mexique et la Roumanie ont la chance d'être situés à proximité de certains de ces grands marchés mondiaux, mais la plupart des pays n'ont pas cette chance. L'objectif principal de tout processus d'intégration régionale doit donc être la promotion d'une croissance saine basée sur les exportations. En effet, le facteur de succès des accords d'intégration régionale est le « régionalisme ouvert », qui consiste à appliquer des tarifs externes faibles et à supprimer tous les tarifs internes.<sup>13</sup> Il s'agit là d'une différence clé avec la première vague de régionalisme des années 70, qui a simplement étendu aux voisinages les politiques introverties de substitution à l'importation des pays.

*Commencer petit.* Les initiatives d'intégration régionale ne doivent pas être capables d'aborder

toutes les questions dès le début. Elles ne doivent pas non plus s'étendre à un continent entier d'une fois. Les expériences latino-américaines et subsahariennes des années 70 démontrent que les grands accords exhaustifs impliquant un grand nombre de pays restent souvent des « accords sur le papier ». <sup>14</sup> L'Union européenne a débuté avec un accord très étroitement ciblé, en l'occurrence la Communauté européenne du charbon et de l'acier (voir *Géographie en mouvement, Vaincre la division en Europe de l'Ouest*). L'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA) a débuté avec un accord de libre-échange portant sur les automobiles entre les États-Unis et le Canada. <sup>15</sup> La régionalisation s'est accélérée en Asie de l'Est au cours des années 80 avec la mise en place par les multinationales japonaise de plateformes de fabrication pour l'exportation à travers l'ensemble régional. L'intégration régionale peut souvent commencer sans le moindre accord formel de quelque sorte, mais seulement avec une déclaration d'intention en faveur d'une coopération stratégique qui fournit aux entreprises l'assurance que tout litige qui surgira sera résolu rapidement et de manière équitable.

L'intégration régionale implique des mesures politiques complémentaires de la part des pays participants. Plus le nombre de participants est élevé, plus la coordination est complexe et plus le risque d'échec est grand. Les accords spécifiques basés sur les intérêts des pays participants permettent de construire une intégration régionale à géométrie variable dans laquelle les pays (ou les régions infranationales, comme dans le « triangle de croissance » de l'Asie de l'Est) approfondissent leur coopération à leur propre rythme. De telles formes de coopération construites à partir de considérations tant commerciales que non commerciales permettent de bâtir graduellement un voisinage plus solide. Tout ceci n'empêche pas la prise d'initiatives pan-continentales visant à l'exécution de projets avec des coûts fixes élevés, tels que le lancement et l'entretien d'un satellite.

*Compenser les moins fortunés.* L'intégration régionale peut produire des gagnants et des perdants parmi les pays — du moins dans le court terme. <sup>16</sup> Si deux pays possédant chacun une infrastructure intérieure différente se regroupent, le pays possédant la meilleure infrastructure attirera plus d'activités industrielles, ce qui peut approfondir les différences dans les revenus et l'emploi. <sup>17</sup> La construction d'un voisinage durable de pays à dotations différentes peut donc être aidée par un mécanisme de compensation visant à assurer un partage équitable des bénéfices de l'intégration. Les membres riches de l'UE subventionnent le développement de

l'infrastructure dans les pays membres moins riches. Au sein de l'Association des nations d'Asie du Sud-Est (ANASE), les pays membres prospères ont des programmes spécialement conçus pour le soutien aux pays membres défavorisés, comme l'« Initiative intégrée de l'ANASE ». Certains ensembles régionaux disposent également de programmes d'aide bilatérale destinés à leurs voisinages défavorisés.

Une des approches au système de compensation consiste à mettre en commun des recettes douanières collectées par les unions douanières et à les redistribuer en fonction des besoins en développement de chaque membre. L'Union économique et monétaire ouest-africaine (UEMOA) a adopté un tarif extérieur commun en 2000 et a introduit un prélèvement de 1 % sur toutes les importations de biens provenant de pays tiers dans le but de constituer un fonds de compensation. A septembre 2006, un montant de 500 millions de dollars EU avait été récolté et

réparti. La Côte d'Ivoire et le Sénégal, les membres les plus riches de l'UEMOA, ont contribué au fonds à hauteur de 60 % mais n'en ont reçu que 12 % en retour. De tels transferts sont politiquement réalisables si les pays plus riches se rendent compte qu'ils en bénéficieront dans le long terme si leur voisinage prospère. Les initiatives de partage de revenus sont renforcées par l'implication d'un pays développé, en tant que partenaire externe, qui accepte de subventionner le processus. Les Accords de partenariat économique (APE) actuellement en cours de négociation entre l'UE et les pays d'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique en sont des exemples (voir encadré 9.3).

### Construire des voisinages intégrés : un cadre de travail

L'« épaisseur » des frontières est un obstacle au développement que les pays s'imposent à eux-

#### ENCADRÉ 9.3 *Les accords de partenariat économique (APE) entre l'Union européenne et les pays d'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique peuvent être améliorés*

Jusqu'en 2007, l'Union européenne accordait un traitement préférentiel non-réciproque aux produits originaires des pays d'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique (pays ACP). Ces mesures n'étaient pas conformes au principe de la clause de la nation la plus favorisée de l'OMC, mais elles ont toutefois fait l'objet d'une dérogation temporaire qui a expiré en décembre 2007. Les accords de partenariat économique (APE) entre l'Union européenne et les pays ACP constituent une nouvelle approche visant à la fois à la promotion des échanges et à la réalisation d'objectifs de développement plus généraux.

En 2003, l'Union européenne a entamé des négociations au sujet des APE avec six ensembles régionaux ACP qui se sont constitués par elles-mêmes : les Caraïbes (CARIFORUM), l'Afrique centrale (CEMAC), l'Afrique du Sud-Est (ESA), l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), l'Afrique australe (SADC) et le Pacifique. Les APE sont fondés sur des accords commerciaux régionaux entre l'Union européenne et chacun des six ensembles régionaux. La structure d'exportation de ces ensembles vers l'Union européenne est hétérogène, reflétant souvent la dépendance à quelques produits seulement. Toutefois, les objectifs des APE sont plus vastes. Ils donneront aux produits en provenance de chacun des six ensembles un accès total en franchise de droits et sans contingentement aux marchés de l'Union européenne (avec des règles d'origine UE simplifiées) tout en permettant aux pays ACP d'ouvrir leur marché dans une moindre mesure (en moyenne à 80 % pendant 15 ans).

L'objectif est ambitieux. Les APE offrent des incitations aux pays ACP en faveur de l'augmentation des échanges régionaux et la coopération, différemment des accords précédents qui favorisaient des structures de type « étoilé » basées sur des centres d'activités qui décourageaient les rapports avec les voisins. Et alors que les préférences commerciales précédentes étaient établies par l'Union européenne de manière unilatérale, les APE sont négociés sur une base de partenariat. On peut comprendre que certains pays ne soient pas disposés à coopérer sur des questions qui ne leur sont pas favorables. Mais l'Union européenne peut offrir des incitations — une aide, par exemple — pour les aider à surmonter ces différences.

L'expérience montre cependant que la libéralisation des échanges (Nord-Sud) à elle seule n'amène pas le développement économique. Ainsi, les APE essaient-ils d'améliorer la cohérence entre les échanges et le développement. À part les échanges de biens, les APE comprennent les échanges de services ainsi que l'investissement, l'approvisionnement des marchés publics et les dispositions sur la concurrence. Malgré le fait que les accords relatifs aux échanges de biens et de services concernent la libéralisation réciproque des échanges (quoiqu'elle soit asymétrique), les questions relatives au commerce suivent une autre voie. Leur objectif consiste à soutenir l'intégration régionale par le biais d'une réglementation régionale, une harmonisation et une mise en oeuvre communes, améliorant ainsi la stabilité politique et économique et créant un meilleur climat pour les affaires et l'investissement.

Une des questions les plus difficiles à traiter concerne la perte attendue de revenus douaniers, qui représentent en moyenne environ 2 % du produit intérieur brut (PIB) des pays de l'Afrique subsaharienne. Mais pour certains, la perte peut représenter jusqu'à 4 à 6 % du PIB, soit une part non négligeable des deniers publics. Une baisse progressive des tarifs douaniers est prévue afin d'atténuer les réductions importantes de revenus pour les gouvernements. Sur le long terme, la perte de revenus issus des droits de douane devra être compensée par des réformes des systèmes d'imposition internes et d'administration fiscale. Une approche plus radicale consisterait pour l'UE à apporter un appui budgétaire aux pays les plus affectés pendant une période de transition prédéterminée.

Une autre question concerne les complexes règles d'origine actuelles, qu'il s'agira de simplifier et de libéraliser. Une assistance technique sera également nécessaire aux pays en développement pour leur permettre de répondre aux normes UE et pour stimuler un accroissement de l'offre de produits en mesure de bénéficier d'un accès aux marchés amélioré. Les programmes « Aide pour le commerce » de l'OMC fournissent des ressources pour soutenir de tels efforts.

Source : Contribution de Sebastian Vollmer, avec l'appui financier du ministère fédéral allemand de la Coopération économique et du Développement (Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung).



mêmes, car l'isolement augmente la distance « économique » jusqu'aux marchés (voir chapitre 3). En sus de la division, certains voisinages comprennent de petits pays dont le marché intérieur est tout simplement trop petit pour initier ou soutenir un processus d'industrialisation, ou qui n'ont pas les capacités nécessaires pour se diversifier et progresser dans la chaîne de valeur. Des pays différents donc doivent faire face à des problèmes différents nécessitant des réponses politiques différentes pour leur intégration à l'économie mondiale. L'intégration se produit principalement à travers une activité commerciale privée et la mobilité des facteurs. Toutefois, la plupart des institutions ou des infrastructures dont on a besoin pour connecter une région à l'économie mondiale sont des biens publics requérant une action collective pour arriver à surmonter les problèmes de coordination et les externalités.

Trois types d'instruments politiques peuvent être utilisés dans la poursuite d'efforts en faveur de l'intégration régionale. Ils peuvent également aider pour l'intégration mondiale.

- *La coopération institutionnelle* : elle peut aider à résoudre les problèmes de coordination à l'intérieur de voisinages et à favoriser des économies d'échelle plus importantes.
- *L'infrastructure régionale* : elle relie stratégiquement le voisinage aux principaux marchés du monde, et elle peut réduire les coûts de transports.
- *Les incitations coordonnées* : elles impliquent tous les acteurs du voisinage et les bailleurs des principaux marchés du monde, et elles

peuvent promouvoir la mobilité des facteurs et la convergence des standards de vie entre les pays avancés et les pays à la traîne dans un voisinage donné.

### Coopération institutionnelle

*Derrière les réformes des frontières.* La coopération institutionnelle — comme les accords de reconnaissance mutuelle des procédures techniques et d'affaires, l'adoption de normes internationales et les cadres de convergence macroéconomique — augmente la dimension des marchés régionaux et apporte donc un appui aux économies d'échelle. En effet, les entreprises locales et étrangères évaluent les opportunités d'investissement, les politiques gouvernementales qui s'y rapportent ainsi que l'environnement des affaires — tels que les droits de propriété, la réglementation, les impôts et taxes, le financement, les infrastructures, le degré de corruption et la stabilité macroéconomique — comme faisant partie d'une enveloppe globale qui détermine l'attractivité d'un pays pour des investissements éventuels.<sup>18</sup> Un autre point important est la qualité du système juridique, qui augmente les possibilités d'apport de capitaux propres et la taille des sociétés.<sup>19</sup> Ces effets se déversent même dans les pays dotés de meilleures structures institutionnelles dans les principaux marchés mondiaux. Moins le voisinage d'un pays est attrayant, moins est attrayant le pays lui-même, particulièrement lorsque son marché intérieur est étroit.

Maintenant que les préférences tarifaires sont tombées, les barrières qui s'élèvent derrière les frontières deviennent des facteurs déterminants du schéma des échanges. Et en alignant les standards et les institutions tant nationaux qu'internationaux, un voisinage peut améliorer son attractivité pour l'investissement étranger direct (IED) et accroître ses opportunités d'échanges, ce qui est particulièrement important étant donné le besoin de se connecter aux réseaux de production régionale et mondiale et aux marchés. Par exemple, la crise à laquelle a dû faire face le secteur de transformation du poisson du Kenya dans les années 90 aurait été moins grave si les fournisseurs de poisson brut et semi-transformé au Kenya, en Ouganda et en Tanzanie avaient tous coopéré pour adopter les normes d'hygiène de l'UE.<sup>20</sup> De nombreux pays de l'Afrique subsaharienne sont maintenant demandeurs d'un tel type de coopération.<sup>21</sup>

*Les politiques aux frontières.* Faciliter les flux de capitaux, de main-d'œuvre et d'intrants intermédiaires constitue une pré-condition à la mise en place de réseaux de production transfrontaliers. L'Organisation mondiale du commerce

**Tableau 9.1 Peu d'accords régionaux autorisent une pleine mobilité de la main-d'œuvre**

| Degree of mobility stipulated  | Agreement  |
|--|--|
| Mobilité totale de la main-d'œuvre   | L'Union européenne (UE), l'Accord sur l'espace économique européen, l'Association européenne de libre-échange, l'Accord de rapprochement économique Australie-Nouvelle-Zélande, la Communauté économique des pays de l'Afrique de l'Ouest                                  |
| Accès au marché pour certains groupes  | La Communauté des Caraïbes, l'accord de libre-échange nord-américain, les accords européens, Le Groupe des Trois et les accords de libre-échange suivants : Canada-Chili, É.-U.-Singapour, É.-U.-Chili et Japon-Singapour.   |
| Basé sur le mode 4 de l'AGCS (GATS) avec des dispositions ou des limitations complémentaires | La zone de libre-échange ANASE, les accords d'association Euro-Med, le Partenariat pour le rapprochement économique Nouvelle Zélande-Singapour, l'accord du Marché commun du Sud et les accords de libre-échange suivants : UE-Mexique, UE-Chili, MERCOSUR, É.-U.-Jordanie |
| Pas de dispositions effectives pour la mobilité de la main-d'œuvre                           | Le Forum de coopération économique Asie-Pacifique, l'Association sud-asiatique de coopération régionale, l'Accord de libre-échange centre-européen et le Marché commun de l'Afrique orientale et australe (COMESA)   |

Source : Banque mondiale 2005b, mise à jour par l'Équipe du Rapport sur le développement dans le monde 2009.  
 Note : ANASE = Association des nations d'Asie du Sud-Est ; GATS = Accord général sur le commerce des services ; MERCOSUR = Marché commun du Sud.

(OMC) fournit un cadre aux libéralisations de ce type qui permet aux champs d'application des accords de varier. Presque tous les nouveaux accords commerciaux régionaux comprennent des dispositions afférentes à la libéralisation des services, mais certains de ces services touchent aux personnes et nécessitent des accords correspondants de mobilité de la main-d'œuvre, à propos desquels il existe peu d'uniformité (voir tableau 9.1.).<sup>22</sup> Les mouvements de main-d'œuvre soulèvent des inquiétudes économiques et politiques qui semblent être bien plus importantes que celles concernant les échanges de biens et les investissements : ainsi donc, peu d'accords permettent le genre de mobilité dont auraient besoin les pays et les personnes pour en profiter pleinement.

La coopération financière et monétaire améliore la mobilité des capitaux et accroît l'attractivité d'une région pour l'investissement étranger direct (IED), particulièrement pour les petits pays.<sup>23</sup> En effet, les petits marchés financiers ont tendance à être moins compétitifs et moins efficaces en raison du fait qu'ils ne sont pas en mesure d'exploiter les économies d'échelle substantielles des marchés financiers. Certains segments de marché pourraient manquer, et les petits marchés ont ainsi moins de possibilité de diversifier leurs investissements et leurs risques opérationnels. L'infrastructure réglementaire a tendance à être plus coûteuse et de qualité moindre dans les petits marchés, et les services annexes comme l'information sur les crédits sont plus difficiles à maintenir. Les échanges régionaux et mondiaux de services financiers sont le meilleur moyen de faire face aux désavantages de la petite taille — en ouvrant les marchés nationaux aux intermédiaires financiers étrangers, en intégrant pleinement ou partiellement un système financier régional et en ouvrant graduellement les marchés nationaux au flux de capitaux internationaux. Les bénéfices d'une intégration financière au niveau régional augmentent lorsqu'un groupe de pays se dirige vers une devise unique, une banque centrale unique et un système de licence et de réglementation unique pour les sociétés de services financiers.<sup>24</sup> Toutefois, une telle intégration réduit également la flexibilité des mesures face aux chocs auxquels elle peut avoir à répondre.

*Les efforts au-delà des frontières.* Les pays en développement, tout particulièrement ceux qui sont enclavés, sont pénalisés par des coûts de transport élevés dus à des services de fret chers et peu fiables. Ils ont des secteurs de transport sur-réglementés, des services de logistique inefficients, des transitaires qui opèrent dans un cadre oligopolistique ainsi que des barrages routiers et des demandes de bakchichs le long

des corridors internationaux.<sup>25</sup> On estime que chaque jour de retard subi par un produit avant son expédition a pour conséquence d'augmenter la distance entre ses partenaires commerciaux et lui de 70 km et de réduire le volume de ses échanges de 1 %.<sup>26</sup> Les pays enclavés, en particulier, réussiraient à mieux exporter si leurs voisins amélioraient la qualité de leur logistique de transport et leurs procédures douanières : on estime qu'une amélioration des standards de déviation dans la logistique d'un pays enclavé accompagnée d'une amélioration des standards de déviation dans la logistique d'un pays voisin pourrait relever les exportations du pays enclavé en question de 74 %.<sup>27</sup>

Les réformes institutionnelles au-delà des frontières destinées à faciliter le commerce et le transport dans un voisinage donné peuvent augmenter considérablement l'efficacité et la fiabilité des chaînes logistiques. L'Asie centrale et l'Afrique subsaharienne, dont la compétitivité est sérieusement affectée par les coûts de transport élevés, sont en train d'explorer l'utilisation de corridors d'accès qui ont bien fonctionné dans d'autres régions, notamment dans le Sud-Est de l'Europe.<sup>28</sup>

En 1998, six pays ont demandé l'appui de la Banque Mondiale pour l'élaboration d'un programme régional de facilitation des échanges et du transport en Europe du Sud-Est. En 2004, huit pays y étaient impliqués : l'Albanie, la Bosnie-Herzégovine, la Bulgarie, la Croatie, la Macédoine, la Moldavie, la Roumanie ainsi que le Monténégro et la Serbie. L'initiative réduit les coûts de transport, aide à combattre la

**Tableau 9.2 L'Afrique subsaharienne, l'Asie du Sud et le Moyen Orient et l'Afrique du Nord sont les ensembles régionaux les plus affectés par le manque de fiabilité des infrastructures, et l'Asie de l'Est est la moins affectée**

|  | Régions du Monde |      |      |      |              |             |      |
|--|------------------|------|------|------|--------------|-------------|------|
|  | EAP              | ECA  | LAC  | MNA  | SAR          | SSA         | OCDE |
| Délai pour l'obtention d'une connexion électrique (nombre de jours)                          | 19,4             | 9,3  | 32,9 | 53,7 | <b>56,3</b>  | 43,8        | 9,7  |
| Nombre de coupures d'électricité (nombre de jours)   | 9,3              | 14,0 | 17,8 | 46,1 | <b>121,5</b> | 56,4        | 1,5  |
| Perte de valeur due aux coupures électriques (% des ventes)                                  | 2,5              | 3,1  | 3,6  | 4,2  | 5,6          | <b>5,7</b>  | 2,3  |
| Nombre de pannes d'approvisionnement en eau (nombre de jours)                                | 3,5              | 7,5  | 14,5 | 41,7 | 12,0         | <b>37,2</b> | 0,3  |
| Délai pour l'obtention d'une connexion à une ligne téléphonique principale (nombre de jours) | 15,8             | 13,4 | 45,1 | 49,9 | <b>66,3</b>  | 58,4        | 9,0  |
| Sociétés utilisant le web pour les relations avec leurs clients/fournisseurs (%)             | 23,7             | 56,7 | 40,9 | 34,2 | 29,2         | <b>20,4</b> | 80,2 |

Source : Base de données ICA de la Banque mondiale.

Note : EAP = Asie de l'Est et Pacifique ; ECA = Europe et Asie centrale ; LAC = Amérique latine et Caraïbes ; MNA = Moyen-Orient et Afrique du Nord ; OCDE = Organisation pour la coopération et le développement économiques ; SAR = Asie du Sud ; SSA = Afrique subsaharienne.

corruption et aide les administrations douanières à aligner graduellement leurs procédures sur les normes européennes. Les objectifs consistent à réduire le temps de traitement des documents pour les commerçants et les transporteurs, à réduire les coûts de facilitation des échanges, à réduire la corruption liée aux transports et aux échanges internationaux et à améliorer l'efficacité des contrôles et des efforts anti-contrebande. Le résultat constitue un précédent encourageant capable d'être réutilisé pour promouvoir le commerce régional plus avant dans d'autres régions.

### *Les infrastructures régionales.*

Les infrastructures de transport régional réduisent les distances économiques entre les partenaires commerciaux, tant à l'intérieur des voisinages qu'entre eux et les principaux marchés mondiaux. L'électricité, l'eau, les lignes téléphoniques et l'accès à l'Internet sont tous des facteurs qui permettent d'augmenter la productivité mais qui sont grandement insuffisants dans de nombreuses régions en développement (voir tableau 9.2). De nombreux pays pourraient bénéficier de la coordination et de la coopération dans la fourniture d'infrastructures. Le projet de développement hydro-électrique lancé en 1997 par le Mali, la Mauritanie et le Sénégal ont fait baisser les coûts et ont amélioré l'accès, la fiabilité et la qualité de la fourniture d'électricité.<sup>29</sup> Le projet de télécommunications de l'Est caribéen lancé en 1998 a amélioré l'accès aux services des télécommunications, réduit les prix et augmenté les opportunités d'emploi.

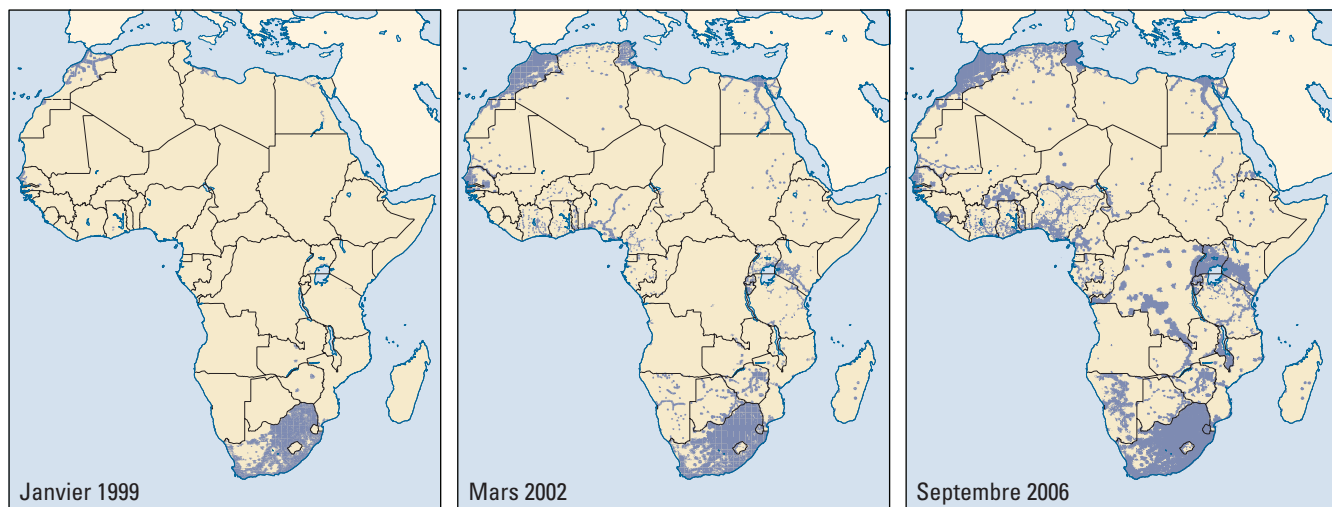
L'infrastructure régionale est un élément important de l'intégration régionale, mais elle

demande souvent un appui financier extérieur considérable en raison des frais préliminaires qui peuvent être élevés. La préparation des projets impliquant plusieurs pays est complexe et les pays individuels peuvent manquer chez eux de capacité nécessaire à la conceptualisation des études techniques et à l'élaboration d'un consensus.<sup>30</sup> De plus, le cadre légal et réglementaire pouvant faciliter la fourniture d'infrastructures par-delà les frontières est souvent absent. Toutes ces contraintes peuvent empêcher des projets d'infrastructure régionale prometteurs d'atteindre le stade de leur financement.

Trois types d'infrastructures régionales et de services y relatifs rehaussent les économies d'échelle, le niveau de mobilité des facteurs et les échanges entre pays.

*Les infrastructures régionales qui rehaussent la productivité.* La fourniture d'énergie, les téléphones portables, les connexions Internet et les voies routières principales génèrent tous des revenus à travers le prélèvement de taxes. L'augmentation de la productivité provenant de ces services d'infrastructure se traduit par une forte disposition à payer de la part de ceux qui les utilisent. Les sociétés privées fournissent une infrastructure régionale lorsqu'elle est profitable, comme c'est le cas avec le câble sous-marin de l'Atlantique Sud 3 (SAT3) qui connecte l'Afrique de l'Ouest au réseau de fibre optique mondial, ou l'**Organisation commerciale intergouvernementale africaine de communications par satellite** (RASCOM), en partenariat privé-public, qui fournit un service de télécommunications par satellite en Afrique. La coopération régionale peut offrir un cadre de régulation fiable qui permet par exemple aux pays voisins d'accéder

**Carte 9.1 La couverture des réseaux de téléphonie mobile s'est rapidement étendue en Afrique**  
Couverture des réseaux GSM (Système mondial de communications mobiles)



librement à l'infrastructure principale et aux firmes d'accéder librement aux marchés nationaux. Mais l'extension rapide des réseaux de téléphonie mobile en Afrique laisse encore de nombreuses régions non couvertes (voir carte 9.1)

*Les infrastructures régionales qui améliorent la mobilité.* La coopération dans les domaines de l'enseignement supérieur et de la formation peut non seulement accroître les talents des travailleurs qualifiés, mais également accélérer la mobilité de la main-d'œuvre lorsque les étudiants de différents pays établissent des réseaux à travers les frontières.<sup>31</sup> La Coopération française et la Commission européenne patronnent un réseau de trois écoles de statistique à Abidjan (*L'Ecole nationale supérieure de statistique et d'économie appliquée* — ENSEA), à Dakar (*L'Ecole nationale d'économie appliquée* — ENEA) et à Yaoundé (*L'Institut sous-régional de statistique et d'économie appliquée* — ISSEA) formant des statisticiens hautement qualifiés pour les entreprises privées et publiques des pays africains francophones.<sup>32</sup> Reconnaisant l'importance des infrastructures régionales pour l'accélération de la mobilité, un panel de haut niveau de la Banque africaine de développement (BAD) a proposé la mise sur pied de centres d'excellence pour la recherche, l'éducation tertiaire et la formation professionnelle en collaboration avec le secteur privé.<sup>33</sup>

*Les infrastructures régionales favorisent les échanges commerciaux.* Une bonne infrastructure pour les transports réduit leurs coûts qui, à leur tour, accroissent les flux commerciaux.<sup>34</sup> Certains observateurs ont soutenu qu'il y a peu de potentiel pour les échanges intra-régionaux à l'intérieur des voisinages en développement en raison du fait que la petite taille des économies ne serait pas suffisamment génératrice de flux commerciaux.<sup>35</sup> S'il en est ainsi, l'amélioration

de la qualité des routes régionales n'aurait aucun impact sur les échanges intra-régionaux. Toutefois, des indications provenant d'études récentes vont dans un sens différent.

Les modèles commerciaux démontrent que des investissements régionaux destinés à asphaltter toutes les routes inter-États non asphaltées pourraient rendre le volume des échanges intra-régionaux des pays de l'Afrique de l'Ouest trois fois plus important — et stimuler les relations commerciales de l'ensemble régional avec le reste du monde.<sup>36</sup> Rénover les principaux axes autoroutiers de l'Afrique subsaharienne pourrait faire s'accroître le commerce par voie de terre d'environ 250 milliards de dollars EU sur une période de 15 ans, et apporter des bénéfices majeurs aux populations pauvres vivant dans les zones rurales, tout en nécessitant environ 20 milliards de dollars EU pour des améliorations au départ et 1 milliard de dollars EU par an pour la maintenance.<sup>37</sup> En Asie centrale, la rénovation du réseau routier pourrait faire augmenter les échanges de moitié, dépassant ainsi les gains attendus des réductions tarifaires et des programmes de facilitation des échanges d'envergure comparable. Le volume total des échanges intra-régionaux en Europe de l'Est et en Asie centrale pourrait être augmenté de 30 % si l'on rénove les routes uniquement en Albanie, en Hongrie et en Roumanie.<sup>38</sup>

### Les incitations coordonnées

Les incitations coordonnées peuvent aider à résoudre les échecs rencontrés dans des marchés et les litiges entre pays d'une même association régionale. Le Marché commun de l'Amérique centrale, créé en 1960 par le Salvador, le Guatemala, les Honduras et le Nicaragua, a dû faire face régulièrement à des plaintes concernant la redistribution de bénéfices aux Honduras et au

**Tableau 9.3 Les « biens du club » d'une région peuvent être fournis aisément car une exclusion ne coûtant rien est possible**  
Biens publics régionaux, types et exemples

| Impact des contributions groupées   | Biens publics purs<br>(non-rivalité, non-exclusion)  | Impure public goods                        |   |
|---|--|--|---|
|   |  | Biens pour lesquels l'exclusion est facile | Services publics partagés                           |
| Chaque contribution a le même impact sur la qualité et la quantité                    | Un lac propre  | Parc transnational                         | Protection de la forêt vierge                       |
| Les pays plus intéressés par le bien peuvent contribuer davantage                     | Réduction de la propagation du VIH SIDA              | Réseau d'électricité                       | Élimination des menaces terroristes transnationales |
| La contribution du pays membre le plus faible détermine la quantité et la qualité     | Mise en oeuvre de normes financières internationales | Réseau d'aéroports centraux                | Prévention et réduction des désastres naturels      |
| Les contributions des pays membres plus faibles déterminent la qualité et la quantité | Anticipation de la prolifération des nuisances       | Infrastructures de transport               | Connectivité Internet                               |
| La contribution des pays avancés détermine la quantité et la qualité                  | Eradication d'une maladie                            | Rampe de lancement de satellites           | Maintien de la paix dans la région                  |
| La contribution du membre le plus fort détermine la quantité et la qualité            | Découverte d'un traitement efficace                  | Structure de veille de risques biologiques | Recherche agricole et prospection biologique        |

Sources : Sandler, 2002 adapté par l'Équipe du Rapport sur le développement dans le monde 2009.

Nicaragua. L'accord s'est effondré en 1969 à la suite d'un conflit entre le Salvador et les Honduras. Certaines études indiquent que la raison sous-jacente de l'effondrement tenait au fait que le Salvador bénéficiait beaucoup plus de la coopération régionale parce qu'il possédait une meilleure infrastructure.<sup>39</sup> En 1977, la Communauté de l'Afrique de l'Est avec le Kenya, l'Ouganda et la Tanzanie comme membres s'est aussi effondrée suite à des désaccords à propos des bénéfices qui seraient éventuellement tirés des services régionaux communs, tels le service aérien, les services portuaires et les télécommunications — ainsi qu'à propos de différences d'ordre idéologique.<sup>40</sup> Des mécanismes de compensation solides et une meilleure communication au sujet des bénéfices à long terme pour tous les participants peuvent réduire les risques d'échec de telles initiatives.<sup>41</sup>

Considérons une taxonomie qui incorpore les trois caractéristiques essentielles des biens publics : la non-rivalité, la non-exclusion et les contributions groupées. (voir tableau 9.3).<sup>42</sup>

- *La non-rivalité* présuppose que plusieurs groupes ou individus peuvent consommer le bien sans en diminuer la valeur. L'air pur et l'eau potable en sont des exemples courants.
- *La non-exclusion* signifie que personne ne peut se voir interdire la consommation du bien. C'est en fait une incitation à laisser le coût de la fourniture du service à une tierce partie.
- *Les contributions groupées* se rapportent à la mise en commun de ressources pour le financement des biens publics. D'ordinaire, la disposition à contribuer diminue au fil du temps.

Chacune de ces caractéristiques exige une réponse coordonnée ou un mécanisme quelconque capable de faire les bénéfices égaliser les coûts de façon équitable, car autrement le bien ne sera pas fourni en quantité suffisante (voir tableau 9.3). La quantité et la qualité du bien public dépendent toutes deux des contributions des membres. Dans certains cas, l'importance de chaque membre est égale. Dans d'autres cas, le bien public dépend du membre le plus faible ou le plus fort, ou d'une combinaison des deux. Cette taxonomie pousse à penser que la nature de la coopération régionale varie en fonction de l'objectif qu'on lui assigne.

Lorsque le bien public régional est sensible à la performance du membre le plus faible, comme c'est le cas avec les aéroports représentant des points de connexion centraux pour le transport aérien, le défi pour les autres membres consiste à élever la performance des liens les plus faibles à

un niveau acceptable. Ceci peut être fait par des subventions croisées entre pays, comme pour les fonds structurels de l'Union européenne. Dans les voisinages pauvres, l'aide étrangère peut être le seul moyen possible d'assurer la fourniture de tels biens publics. Si le bien dépend du membre du voisinage le plus performant, comme par exemple pour les recherches ciblées dans le domaine agricole, les membres les plus faibles peuvent se voir demander une contribution en faveur des membres les plus forts, ou alors une assistance étrangère peut aider à y parvenir.<sup>43</sup>

La confiance est tout particulièrement importante en matière de coopération régionale. Pour les eaux du Nil, la République arabe d'Égypte et le Soudan, deux pays qui étaient culturellement et politiquement proches, ont construit le Grand barrage d'Assouan près de leur frontière commune au lieu de coopérer avec l'Éthiopie, où un barrage aurait été plus efficace pour l'approvisionnement en électricité et en eau des trois pays.<sup>44</sup>

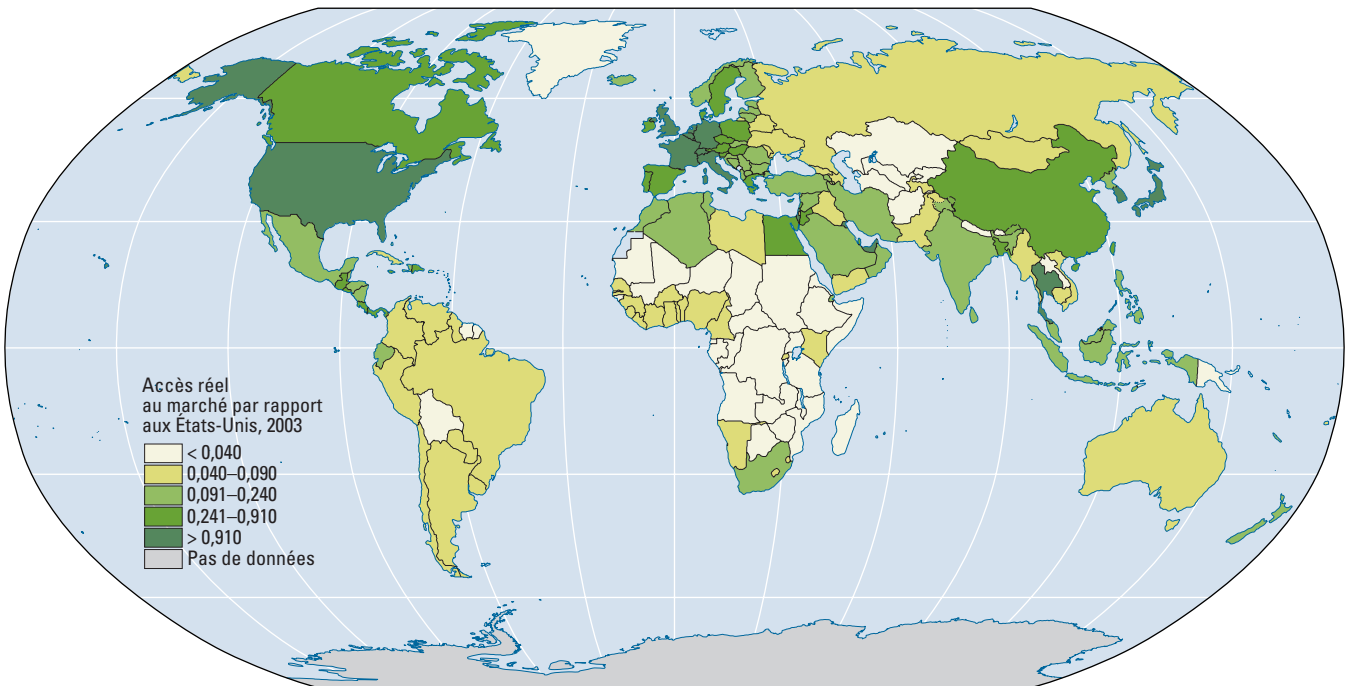
Les organisations internationales peuvent aider à créer et à développer cette confiance, comme elles l'ont fait pour la réhabilitation du bassin de la mer d'Aral. Un autre exemple est celui de la « diplomatie du développement » utilisée pour résoudre le litige entre l'Inde et le Pakistan à propos du Bassin de la rivière Indus, la Banque mondiale agissant comme facilitateur de la coopération entre les deux pays. Cette acte diplomatique a été salué par M. Eugene Black, président de la Banque mondiale de l'époque, comme « l'accomplissement le plus important, et de loin, que la Banque ait jamais réalisé ».<sup>45</sup>

Des accords régionaux particuliers peuvent faire démarrer les choses, mais ils peuvent également conduire à des accords multiples, qui se chevauchent parfois et qui affaiblissent la coordination. De nombreux ensembles régionaux en développement se doivent de rationaliser leurs communautés économiques régionales et de clarifier leurs relations avec des organisations gérant, par exemple, des bassins de fleuves ou des complexes de génération d'électricité en pool.<sup>46</sup> Des accords régionaux de dimension importante peuvent encourager la confiance, procurer un cadre institutionnel d'indemnisation qui facilite les négociations et permettre de prendre des sanctions plus efficaces.<sup>47</sup> La Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC), par exemple, encourage le Pool Énergétique de l'Afrique australe à tirer avantage de l'allocation des sources d'énergie de la région. Le **Système d'interconnexion électrique de l'Amérique centrale** (SIEPAC) a été lancé en 2005 sous l'égide du Marché commun centre-américain (CACM). Ainsi, un accord global peut faire naître des accords plus petits et des



**Carte 9.2 La densité, la distance et la division se conjuguent pour déterminer l'accès aux marchés**

Accès réel au marché, par rapport aux Etats-Unis en 2003



Source : Mayer (2008) pour ce Rapport.

Note : Pour calculer l'accès potentiel au marché : un score est attribué à chaque pays pour la taille de son propre marché (PIB réel) et la taille des marchés internationaux avec lesquels il peut faire du commerce. Ce score est calculé en pondérant le PIB des autres pays par l'inverse de la mesure combinant la distance physique, les coûts de transport et les obstacles au commerce pour illustrer le niveau de difficulté d'accéder à ces marchés. La mesure, qui est établie par rapport à l'accès au marché des Etats-Unis, combine essentiellement les trois dimensions spatiales (densité, distance, division) en un composé d'accès potentiel au marché. Cette carte est un complément à la carte illustrant l'accès au marché étranger dans l'encadré 6.6.

accords de moindre importance peuvent être consolidés en accords globaux. La voie à prendre relève d'un choix tactique.

De la même manière, il faut choisir entre démarrer avec des accords politiques regroupés, comme pour l'élargissement de l'Union européenne, ou commencer en se basant sur les liens économiques, comme en Asie de l'Est avec l'ANASE+3. On a constaté des succès et des échecs avec les deux approches. La République arabe Unie qui a réuni l'Égypte et la Syrie en 1958 a échoué en partie à cause de ses avantages économiques limités. La première Communauté de l'Afrique de l'Est a été lancée en 1967 sous la forme d'un regroupement économique, mais elle s'est écroulée 10 ans plus tard en raison des divisions politiques entre les principaux pays. Elle a depuis été ré-activée, mais les tendances en faveur de l'union économique et politique demeurent divisées.

**La géographie de l'intégration régionale**

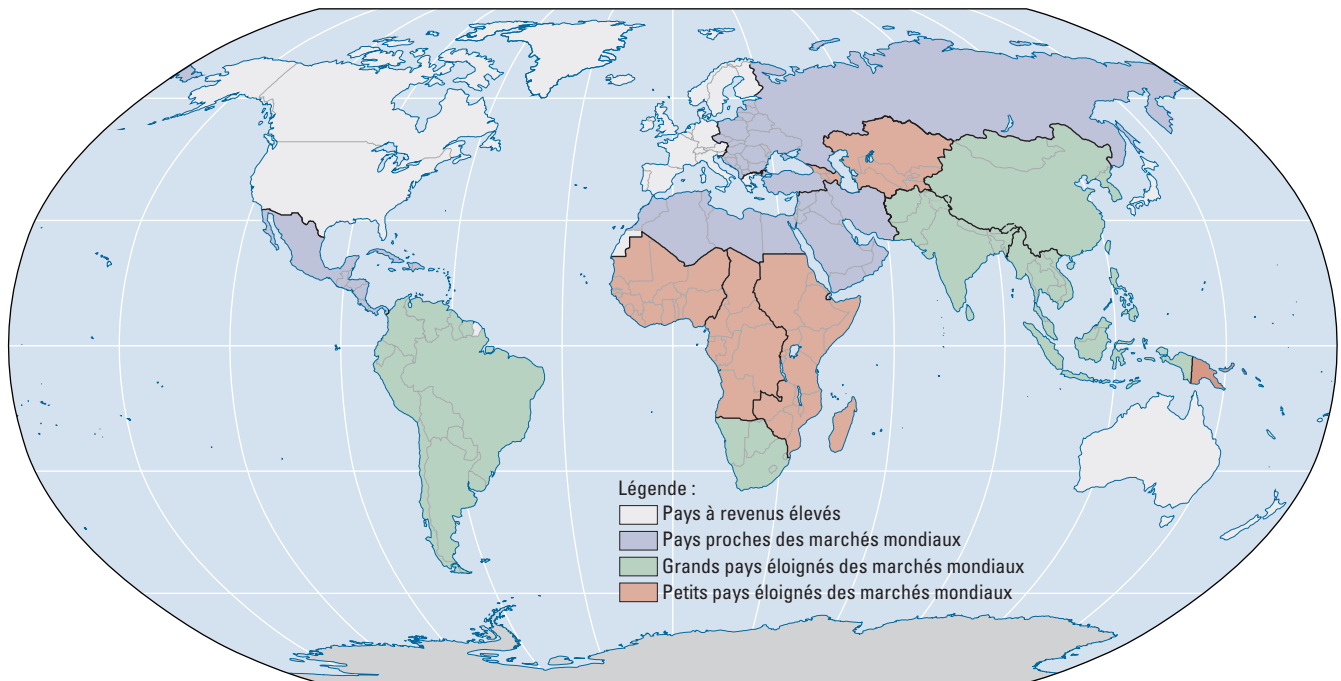
Regarder les voisinages du monde par le biais de l'accès aux marchés fait ressortir le rôle des trois principaux marchés du monde : ceux de l'Europe, de l'Amérique du Nord et de l'Asie du Nord-Est, voisinages riches où le gros du PIB mondial est regroupé (voir chapitre 3). La

proximité de ces marchés, l'imperméabilité des frontières et la fragmentation des régions du monde révèlent l'accès potentiel aux marchés de tous les pays du monde (voir la carte 9.2).<sup>48</sup>

L'addition du score des pays individuels pour l'accès potentiel aux marchés donne trois grands types de régions en développement :

- Les pays de type 1 sont situés dans des régions proches des grands marchés mondiaux, où le score de l'accès au marché est dominé par la proximité aux zones les plus denses du monde. Ils comprennent ceux situés à la périphérie des deux plus grands marchés : celui de l'Amérique du Nord et celui de l'Europe de l'Ouest. Les voisinages concernés sont ceux de l'Amérique centrale et des Caraïbes, de l'Europe de l'Est et du Moyen-Orient et l'Afrique du Nord.
- Pour ces pays, le problème majeur réside dans la division qui existe entre eux et les marchés majeurs. Les principaux instruments d'intégration sont d'ordre *institutionnel* : des accords commerciaux régionaux formels, des accords limités spécifiques à certains secteurs (par exemple, la mobilité de la main-d'œuvre ou le partage des ressources naturelles) et une harmonisation des normes

**Carte 9.3 L'accès potentiel aux principaux marchés mondiaux différencie les régions du monde en développement**



Source : Équipe du Rapport sur le développement dans le monde 2009.

et de la réglementation — le tout étant mis en oeuvre avec ou sans des organismes régionaux formels.

- *Les pays de type 2 sont dans des ensembles régionaux dans lesquels se trouvent des voisins importants situés loin des marchés du monde.* Ils comprennent les voisinages des géants du monde en développement — le Brésil, la Chine, l'Inde et l'Afrique du Sud. Quoi que ceux-ci constituent de grands marchés potentiels, leur croissance n'a pas été soutenue pendant suffisamment longtemps et de nombreuses distorsions domestiques existent encore chez eux.<sup>49</sup> L'intégration à ces pays présente un risque — à différents degrés dans différentes parties du monde — d'exposition d'un voisin à la volatilité et d'importation de l'inefficacité des structures internes des grands voisins. Mais à cause du fait que leur marché potentiel les rend attrayants aux entreprises d'Europe et d'Amérique du Nord, ils peuvent servir de canal pour l'accès aux marchés partout dans le monde. Toutefois, dans certaines régions telles celles de l'Asie du Sud, des considérations politiques empêchent l'intégration économique de tous les pays du voisinage.
- Ces pays ont un potentiel moyen en matière d'accès aux marchés (voir la carte 9.3). Leur distance des principaux marchés limite leur score final, mais la présence de grands pays voisins en développement peut, jusqu'à un

certain degré, compenser ce score. Le Brésil, la Chine, le Nigéria, la Fédération de Russie et l'Afrique du Sud sont des exemples d'économies émergentes de grande taille qui relèvent considérablement les scores d'accès aux marchés de leurs voisins immédiats. Pour les pays situés dans ces voisinages, le problème de la distance vient s'ajouter à celui de la division. Les instruments appropriés comprennent le développement institutionnel et des infrastructures, y compris le partage des services publics dans la région, les corridors et les plate-formes de transport ainsi que toute une série d'autres biens publics régionaux.

- *Les pays de type 3 sont situés dans des ensembles régionaux éloignés des marchés du monde, dans lesquels ne se trouve aucun voisin important.* Ils constituent le « milliard du bas de l'échelle » du monde, ainsi que l'a appelé Collier (2007), et ils se composent de l'Afrique centrale, de l'Asie centrale et du Caucase du Sud, de l'Afrique de l'Est, des petites îles du Pacifique et de l'Afrique de l'Ouest. Plusieurs de ces pays prennent actuellement du retard en raison de leur implication dans des conflits ; ils souffrent aussi d'une malédiction due à l'absence de ressources naturelles, ils sont enclavés avec de mauvais voisins autour, ou alors ils sont petits et mal gouvernés.
- Un certain nombre de pays, la plupart de petite taille, ont un potentiel d'accès aux marchés faible. Ayant à faire face à la dis-

Tableau 9.4 Un instrument par espace donné offre un cadre simple pour l'intégration régionale

|   | Ensemble régional ou voisinage   |   |   |
|---|--|---|---|
|   | Proche des marchés mondiaux  | Avec de grand pays éloignés des marchés mondiaux  | Constitué de petits pays éloignés des marchés mondiaux  |
| Ensembles régionaux du monde                          | Amérique centrale et Caraïbes, Afrique du Nord, Moyen-Orient, Asie du Sud-est  | Amérique du Sud, Afrique australe, Asie du Sud  | Afrique Centrale, Afrique de l'Est, Afrique de l'Ouest, Asie centrale et Caucase, Petites îles du Pacifique   |
| Dimensions du défi de l'intégration régionale         | Division internationale (1-D)  | Division régionale, distance économique (2-D)   | Division internationale, distance économique, faible densité (3-D)  |
| Ce que les instruments politiques devraient faciliter | Intégration avec de grands marchés proches   | Intégration régionale<br>Connectivité régionale et globale  | Intégration régionale<br>Connectivité régionale et globale<br>Mécanismes de compensation régionale  |
| <b>Instruments prioritaires</b>                       |  |   |   |
| <b>Institutions</b>                                   | Accords sur les échanges et mobilité des facteurs à l'intérieur de l'ensemble régional et dans les grands marchés situés à proximité | Accords sur les échanges et la mobilité des facteurs à l'intérieur de l'ensemble régional et dans les grands marchés situés à proximité<br>Mise à disposition de biens publics dans la région | Accords sur les échanges et la mobilité des facteurs à l'intérieur de l'ensemble régional<br>Partage des facilités (recherche, banques centrales, organismes de réglementation)   |
| <b>Infrastructures</b>                                |  | Corridors de transport connectant les ensembles économiques régionaux importants.<br>Quadrillage énergétique régional, télécommunications, gestion de l'eau                                   | Infrastructure de plate-forme aéroportuaire<br>Réseaux d'électricité régionaux, télécommunications, gestion des ressources en eau   |
| <b>Incentives</b>                                     |  |   | Investissements subventionnés pour le développement des ressources humaines dans les pays et les régions à la traîne<br>Investissements productifs dans les pays et les régions avancés<br>Accès préférentiel aux marchés |

Source : Équipe du Rapport sur le développement dans le monde 2009.

tance des principaux marchés, ces pays doivent affronter les contraintes de la division, de la distance et d'une faible densité économique. En sus des instruments *institutionnels* et d'*infrastructure*, il leur faut des *incitations* coordonnées pour une intégration régionale. Ces incitations comprennent des transferts en provenance d'unions douanières et d'autres sources de revenus, l'aide directe et les accès préférentiels aux marchés, telles que des régles d'origine assouplies.

Les trois types de pays ont un potentiel d'accès aux marchés bien inférieur à celui des pays riches, ce qui implique un potentiel considérable pour une intégration économique plus efficace dans l'avenir. Toutefois, leur division persistante des principaux marchés mondiaux constitue une barrière aux flux bénéfiques de personnes, de biens, de capitaux et d'idées.

Pour chacun de ces types de pays, les stratégies et les priorités d'intégration économique sont différentes (voir tableau 9.4). À mesure que le potentiel d'accès aux marchés diminue, la complexité du problème d'intégration augmente et une série d'instruments plus importante devient nécessaire pour gérer efficacement le processus d'intégration. Pour chaque aspect du défi que pose l'intégration, ce chapitre propose un instrument d'intégration — un « I » pour un « D ».

Certains pays comme le Chili ou la Fédération de Russie ne cadrent pas bien avec l'un ou l'autre de ces trois types. Le Chili est un pays relativement petit situé loin des principaux marchés. Mais il s'est développé en exportant vers les marchés mondiaux sans intégration régionale marquée. La Fédération de Russie est un autre cas spécial en raison de sa géographie économique particulière qui s'étend sur onze fuseaux horaires ; elle est connectée à l'Europe dans sa partie occidentale — la plus peuplée et la plus développée — et à l'Asie du Nord-est par les vastes étendues inhospitalières et peu peuplées de la Sibérie.<sup>50</sup> Une partie de la Fédération de Russie et quelques-unes des anciennes républiques soviétiques ayant conservé des liens politiques et économiques pourraient être considérés comme un voisinage proche d'un grand pays éloigné des marchés mondiaux. Toutefois, étant donné que le centre économique de la Russie se trouve dans sa partie Ouest avec des frontières communes avec l'Estonie, la Lettonie et la Lituanie, la Fédération de Russie est considérée, de façon appropriée, comme étant proche des marchés mondiaux.

La caractéristique de la Fédération de Russie fait également ressortir le fait que le concept de potentiel de marché n'est pas à l'échelon du pays, mais plus spatialement spécifique. Il est

approprié de le mesurer comme nombre unique de localités à l'intérieur d'un pays, mais beaucoup d'économies en développement comportent des régions où, en raison du manque d'infrastructures locales, les marchés d'autres pays sont plus accessibles que leurs propres marchés domestiques. Certaines régions du Nord du Pakistan sont plus proches de l'Afghanistan et de la partie occidentale de la Chine que les marchés principaux de Karachi et de Lahore. La ville de Medan en Indonésie est plus proche de Penang, qui se trouve en Malaisie, que de la capitale de son propre pays. Les principes de l'intégration économique dans le monde réel peuvent être appliqués et certains outils utilisés tant au niveau sous-national qu'au niveau d'un pays entier (voir tableau 9.4).

L'harmonisation de la coordination et de la réglementation à l'Autorité des télécommunications des Caraïbes orientaux (ECTEL) génère des *économies d'échelle* au niveau de la mise à disposition de ses services au public. L'élargissement de l'UE aux pays de l'Europe de l'Est ouvre des marchés de l'emploi et le Réseau caribéen des connaissances et de la formation (CKLN) favorise la coopération dans l'enseignement supérieur, la cyberformation et le partage des connaissances. Les deux initiatives améliorent la mobilité des facteurs au sein de leurs ensembles régionaux. Le programme de facilitation du commerce et des transports en Europe du Sud-Est met en œuvre des réformes institutionnelles visant à réduire les coûts des échanges et des transports à travers le combat contre la corruption et l'harmonisation des procédures douanières avec les normes européennes.

### Le cadre en action

Quels sont les mesures concrètes que peuvent prendre les pays en faveur de l'intégration régionale afin de construire de meilleurs voisinages et d'accroître la compétitivité globale ?

#### *Options d'intégration pour les pays proches des marchés mondiaux*

L'accès aux marchés est essentiel à la croissance, et la proximité est un atout pour la production juste-à-temps. De nombreux exemples provenant du secteur de la fabrication automobile et de segments de l'industrie des vêtements montrent la nécessité de passer des commandes répétées et fréquentes. Les produits périssables (les fruits frais et les légumes) sont plus faciles à exporter vers les marchés de proximité. Les services échangeables — tels que le marketing, la recherche, et les tâches complexes relatives aux technologies de l'information — bénéficient de rapports face à face fréquents, et ils sont plus aisés si le client se trouve à proximité. Les pays

proches des marchés mondiaux ont donc un avantage de départ dans leurs contacts avec les marchés, les fournisseurs et les idées. Inversement, pour les régions riches du monde — l'Europe, l'Amérique du Nord et l'Asie du Nord-est — les régions en développement voisines augmentent leur potentiel de croissance à mesure que les marchés domestiques deviennent plus sophistiqués, tout en offrant en même temps des plate-formes à des coûts faibles à leurs entreprises. Il existe des bénéfices réciproques dans la coopération sur le plan régional et des processus continuels permettant d'approfondir l'intégration plus avant.

Le Forum euro-méditerranéen est un mécanisme de coordination entre l'Europe, le Moyen-Orient et l'Afrique du Nord qui existe depuis longtemps. Le Bassin des Caraïbes a bénéficié d'un accès privilégié au marché des États-Unis à travers différents programmes d'échanges préférentiels dont l'*Accord de libre-échange nord-américain* (ALENA), les Initiatives du Bassin des Caraïbes (IBC) successives et l'Accord de libre-échange entre la République dominicaine et l'Amérique centrale (ALEAC-RD). La Chine, le Japon et la République de Corée sont en train d'intensifier leurs relations avec les pays de l'Asie du Sud-Est par le biais de l'initiative ANASE+3. Les bénéfices à long terme sont clairs pour tous les participants, mais les risques dans le court terme et les coûts d'ajustement doivent être gérés.

*La réforme institutionnelle.* La clé pour les pays proches des marchés mondiaux est d'entreprendre des réformes institutionnelles et d'améliorer la gouvernance au niveau national afin d'intégrer pleinement les grands marchés situés à proximité. A lui seul, le libre-échange n'apporte pas tous les bénéfices de l'intégration. Malgré le fait que la Turquie s'est engagée dans un accord de libre-échange avec l'Union européenne depuis de nombreuses années, ce pays n'a pas bénéficié d'investissements étrangers directs (IED) significatifs jusqu'au moment où il s'est engagé dans des réformes institutionnelles majeures associées aux négociations d'adhésion. Les standards de politique et de gouvernance dans les pays proches des grands marchés mondiaux doivent converger vers ceux de la région à revenus élevés situés à proximité. En effet, les multinationales sont plus enclines à s'installer dans un pays s'il possède des connexions tant institutionnelles que physiques avec un plus grand marché. Le grand marché à proximité est également fortement incité à encourager une politique judicieuse et un cadre de gouvernance dans les petits marchés proches afin d'assurer la stabilité de son voisinage. Ces deux facteurs rendent la coordination des politiques nationales

dans les voisinages proches des grands marchés du monde à la fois souhaitable et réalisable. La perspective de l'adhésion à l'Union européenne a accéléré la cadence des réformes en Europe centrale. Et la perspective d'un meilleur accès au marché des États-Unis a déclenché des réformes politiques au Mexique bien avant que l'ALENA n'entre en vigueur.<sup>51</sup>

Les réformes institutionnelles comprennent l'avancement vers un environnement macro-économique sain, capable de contenir l'inflation et d'offrir un système fiscal efficace qui ne s'appuie pas sur des politiques commerciales déformées pour obtenir des revenus budgétaires. Elles doivent également comprendre l'établissement d'un cadre institutionnel solide qui limite la corruption et améliore la gouvernance. Les accords de stabilisation et d'association entre l'UE et les Balkans précisent les réformes juridiques et réglementaires qui doivent être entreprises avant que l'adhésion à l'Union européenne ne soit possible. Les Balkans ont également signé un accord de libre-échange infrarégional — l'Accord de libre-échange de l'Europe centrale (CEFTA) — en remplacement du dispositif disparate de 32 accords bilatéraux qui régissait formellement leurs échanges intra-régionaux précédemment. Le nouvel accord simplifie et harmonise les règles d'origine et porte plus loin l'initiative de facilitation des échanges et des transports lancée en 2000. La région a également établi un marché commun de l'énergie et a signé un accord de libéralisation des droits de trafic aérien avec l'UE qui pourrait stimuler le tourisme.

La région des Balkans est suffisamment proche de l'UE pour permettre l'intégration étroite de ses sociétés à des réseaux de production pan-européens. Les gouvernements peuvent faciliter les chaînes de production régionale qui lient leurs capacités de production à celles de l'UE en signant des accords de reconnaissance réciproque, en réalisant des évaluations de conformité et en mettant en place d'autres initiatives de coordination liées aux échanges. En sus de la promotion commerciale, les politiques gouvernementales peuvent attirer l'investissement direct des multinationales afin d'aider les pays à passer de l'agriculture et la fabrication de produits de base à celle de produits à contenu technologique plus élevé. Dans les années 90, le Salvador et le Costa Rica ont diversifié leurs exportations, passant des produits traditionnels (le café pour le Salvador et les bananes pour le Costa Rica) au développement de zones franches d'exportation, à l'élaboration d'incitations fiscales et à la promotion d'IED dans les activités high-tech. Leurs exportations ont plus que doublé en dix ans. Au Costa Rica et au Mexique,

le capital humain et l'IED ont conjointement stimulé les activités manufacturières intensives en connaissances.<sup>52</sup>

Les petits pays n'ont habituellement pas suffisamment de poids sur les plans économique et politique pour négocier avec les régions plus riches. Mais le Mécanisme régional de négociation des Caraïbes créé en 1997 a pour objectif de formuler et d'appliquer une stratégie de négociations caribéenne commune dans les forums d'échanges internationaux.<sup>53</sup> Ces pays ont maintenant des techniciens spécialistes capables de traiter chaque domaine de négociation de l'OMC. Le mécanisme facilite également la transition des pays membres de la Communauté des Caraïbes (Caricom) vers un marché unique, avec un tarif extérieur commun comme fondement d'une politique d'échanges commune. Le mécanisme a été impliqué dans les négociations de l'APE entre l'Union européenne et Caricom.

Pour pénétrer les marchés mondiaux de commercialisation de services de comptabilité et de fonctions de back-office, les pays doivent posséder un système de télécommunications efficace et une main-d'œuvre avec un niveau d'éducation élevé. Les petits pays de la région caribéenne ont mis des ressources en commun pour créer l'Autorité des télécommunications des Caraïbes orientaux (ECTEL) et le Réseau caribéen des connaissances et de la formation (CKLN).

Cette approche contraste avec le manque de coordination au Moyen-Orient et en Afrique du Nord. L'économie régionale est basée principalement sur les revenus du pétrole et n'est pas en mesure de créer suffisamment d'emplois pour les 4,2 millions d'individus qui viennent s'ajouter à la main-d'œuvre existante chaque année.<sup>54</sup> Les gouvernements de la région ont entamé la transition vers l'industrialisation et les services, mais le climat pour les investissements dans la région n'est pas encore très favorable. La Zone panarabe de libre-échange (ZLE) et l'Union du Maghreb arabe (UMA) n'ont pas eu beaucoup d'incidence sur les performances à l'exportation. La baisse des importations en provenance du reste du monde qui accompagne l'accroissement des exportations intra-ZLE et intra-UMA indique que les accords ont provoqué plus de diversion que de création de nouveaux échanges.<sup>55</sup> La région pourrait tirer un plus gros avantage de sa proximité aux marchés européens en augmentant ses exportations de produits agricoles de forte valeur, particulièrement en hiver. Mais l'expansion des activités agricoles fera pression sur des ressources en eau rares, et les accords régionaux pour la gestion et l'utilisation de l'eau sont donc essentiels.<sup>56</sup>



***Les options d'intégration pour les pays avec des voisins de grande taille mais distants des marchés mondiaux***

Un marché domestique de dimension importante donne au pays un avantage pour l'attraction d'activités industrielles. Si ce marché est, de plus, bien connecté aux marchés mondiaux, cet avantage s'en trouve renforcé. Mais le deuxième groupe de pays est éloigné des marchés mondiaux. L'Amérique du Sud est plus loin du marché des États-Unis que ne le sont l'Amérique centrale et les Caraïbes et elle est encore plus éloignée des marchés européens et de ceux de l'Asie du Nord-est. L'Asie du Sud est loin de l'Asie du Nord-est. L'Afrique australe est éloignée des trois grands marchés mondiaux. Les pays dans ces ensembles régionaux distants doivent essayer de combler l'écart avec les marchés mondiaux en réduisant les barrières aux frontières, mais ils souffrent des désavantages des derniers arrivés dans les marchés principaux. Ils peuvent compléter leur intégration globale en s'efforçant de constituer un marché régional plus fort centré sur un voisin important.

L'avantage compétitif des voisinages comprenant des pays de grande superficie provient de leur taille : un marché intérieur important, un capital humain abondant et des remises de fonds substantielles. Les activités économiques qui génèrent des économies d'échelle — telles que les produits pétroliers et le charbon, les raffineries, les produits pharmaceutiques, les machines électriques et électroniques, le fer et l'acier, les instruments et les machines non-électriques — bénéficient de leur concentration au sein de pays prospères qui ont des économies d'agglomération fortes et un meilleur accès aux marchés.<sup>57</sup> Vu le fait que le gros des investissements dans ces secteurs est dirigé vers ces pays, habituellement les plus grands de la région, cela crée des tensions. Les défis consistent à équilibrer les préoccupations d'ordre politique et économique entre les pays pauvres et les pays prospères, de s'assurer que les bénéfices directs et indirects se répandent dans les pays pauvres et de concurrencer les voisinages proches des marchés mondiaux et les puissances économiques qui émergent, tels que la Chine et la Fédération de Russie.

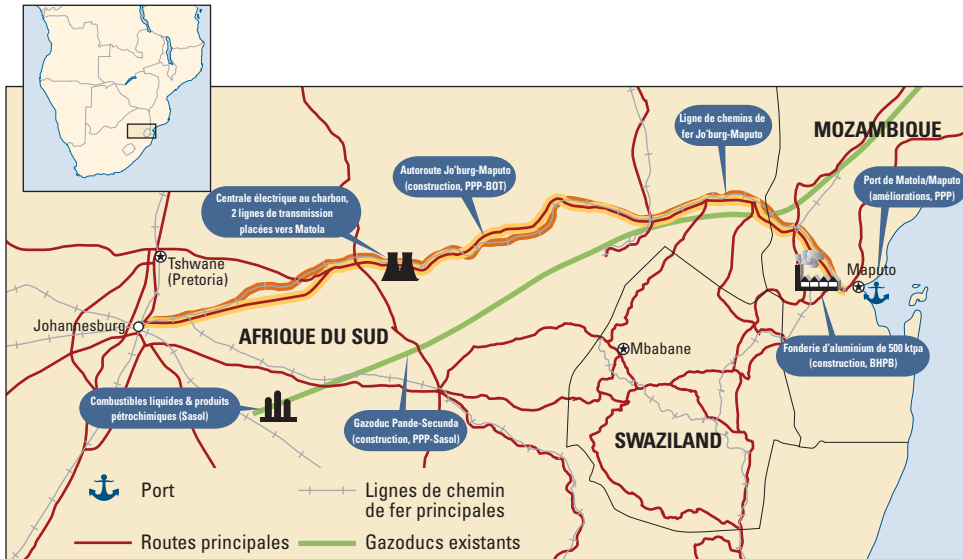
Faire face à ces défis de division et de distance demande des institutions capables d'assurer des politiques et une gouvernance favorisant les échanges, la mobilité des facteurs et la croissance régionale — ainsi qu'une *infrastructure* pour connecter les pays à la traîne et les pays avancés, relier les centres économiques régionaux et favoriser le développement de réseaux de production régionaux intégrés à l'économie mondiale.

*La réforme institutionnelle pour l'amélioration de l'intégration régionale.* La mise à disposition de biens publics à l'intérieur d'un ensemble régional dépend de chacun de ses membres, à différents degrés, en fonction du bien en question (voir tableau 9.3). Malgré le fait que la coopération régionale est quelquefois perçue comme un processus qui doit être mené par l'économie du membre le plus fort, ceci reste valable seulement pour certains types de biens publics régionaux, comme peut-être le maintien de la paix, la recherche et les infrastructures spécialisées partagées comme les facilités de veille de risques biologiques ou les rampes de lancement de satellites. Pour d'autres types de biens, principalement ceux liés à des réseaux, les réformes institutionnelles dépendent des contributions des membres les plus faibles de la région. Dans ces cas, une assistance pour le relèvement des capacités des États membres les plus faibles peut promouvoir l'intégration régionale dans son ensemble.

Ainsi que plusieurs études le confirment, les pays croissent plus rapidement lorsque d'autres pays dans leur voisinage sont aussi en phase de croissance.<sup>58</sup> Pour les petits pays éloignés des marchés mondiaux mais proches d'un grand pays en développement, la meilleure perspective réside souvent dans la croissance de l'économie dominante.<sup>59</sup> Les pôles de croissance régionaux sont une bonne raison de mettre sur pied un regroupement économique régional et un système de surveillance des pairs au niveau régional. Ce qui se passe à l'intérieur de son propre voisinage, bon ou mauvais, est trop important par rapport aux perspectives de son propre développement futur pour l'ignorer.

L'avantage économique n'est peut-être pas l'unique déterminant des perspectives d'intégration régionale. Le conflit qui a vu le jour en Asie du Sud après la fin du règne colonial britannique en 1947 n'a pas permis à l'ensemble régional de tirer avantage de la taille de son marché, qui représentait plus d'un cinquième de la population mondiale. Il a fallu attendre quatre décennies pour que le volume des échanges entre l'Inde et le Pakistan ne dépasse celui du début des années 50.<sup>60</sup> Une étude récente comporte une estimation d'après laquelle les échanges entre l'Inde et le Pakistan pourraient s'accroître de 405 % si les conflits territoriaux et politiques étaient résolus.<sup>61</sup> En 2004, les deux pays se sont engagés dans le « dialogue composite » relatif aux problèmes de la paix et de la sécurité, y compris les questions de terrorisme et du trafic de drogue, du renforcement de la confiance, de la coopération économique et commerciale et des échanges amicaux dans différents domaines. Sur une base régionale plus large, l'*Association sud-*

**Carte 9.4 Construction de l'infrastructure régionale en Afrique australe**  
Le Corridor de développement de Maputo



Source : MINTEK, 2007

asiatique de *coopération régionale* (SAARC) est un forum mis sur pied pour discuter des défis du développement, tels que la coopération en matière de production énergétique et de gestion des bassins fluviaux. La responsabilité de la gestion du forum revient à l'Inde, de loin le pays le plus grand du voisinage, qui doit prendre charge de la promotion de l'agenda commun.<sup>62</sup>

L'instabilité politique du Zimbabwe depuis 1998 a ralenti les espérances de croissance dans le voisinage de l'Afrique australe. Les tentatives de médiation de l'Union africaine et de la SADC n'ont donné que de faibles résultats. L'Afrique du Sud, le plus grand pays de l'Union douanière de l'Afrique australe, a un grand intérêt à la stabilité du voisinage. Mais des revenus importants provenant de ressources naturelles le long des corridors de transport sont perçus, même durant les conflits. Ainsi, il est peu probable que les raisons économiques puissent offrir des incitations suffisamment fortes, et la crise politique croissante pose des risques à l'efficacité d'une intégration régionale plus poussée.

*Les investissements dans des infrastructures transnationales pour connecter les marchés régionaux.* Dans les voisinages avec de grands pays distants des marchés mondiaux, les coûts et les bénéfices des infrastructures transnationales peuvent différer entre les grands et les petits pays faisant partie du même voisinage. Lorsque la distribution des bénéfices est différente du partage des coûts qui a été proposé, on peut parfois constater un sous-investissement dans ces infrastructures. On peut prendre pour exemple un pays enclavé comme la Bolivie ou

le Paraguay, qui doit pouvoir accéder à la côte pour exporter ses produits. Les accords internationaux afférents au transit garantissent ce droit aux pays enclavés mais, comme ils ne sont pas toujours appliqués, il est parfois nécessaire d'obtenir l'appui de la communauté internationale ou d'institutions régionales. Un autre exemple est le potentiel qu'offrent de meilleures infrastructures pour les liaisons entre les régions à la traîne du Nord-Est de l'Inde et le Bangladesh, le Bhoutan et le Népal. Le programme de Coopération économique sous-régionale d'Asie du Sud (SASEC) de la Banque asiatique de développement pousse à penser qu'une telle coopération transnationale pourrait être bénéfique à tous ces pays.

Plusieurs projets d'infrastructure transnationaux sont en cours de développement. Le Corridor de développement de Maputo entre l'Afrique du Sud et le Mozambique a été lancé en 1995 afin de réhabiliter le réseau des infrastructures primaires le long du corridor (routes, rail, port et postes frontières), d'attirer des investissements dans les zones desservies par le corridor et de procurer des opportunités d'emploi aux populations désavantagées (voir la carte 9.4). Sa structure, gérée par l'Afrique du Sud, favorise le montage et la concrétisation accélérés de projets d'investissement privés financièrement acceptables ainsi que des partenariats public-privé. Mais il risque de ne pas pouvoir aborder et trouver des solutions aux besoins en services sociaux des communautés locales.<sup>63</sup> Des évaluations en cours du corridor montrent que les coûts de passage des frontières et les délais sont des obstacles

### ENCADRÉ 9.4 *L'intégration en Asie centrale*

L'Asie centrale comprend cinq pays enclavés : le Kazakhstan, la **République kirghize**, l'Ouzbékistan, le Tadjikistan et le Turkménistan. Les populations, les types de gouvernement et la disposition à coopérer varient entre chacun d'eux et entre eux et le reste du monde. Toutefois, l'ensemble régional a procédé à l'établissement d'identités et d'institutions nationales, elle a évité tout conflit violent, elle a mis en place les fondations de l'économie de marché et soutenu le redressement économique depuis la fin des années 90.

De nombreuses institutions et initiatives régionales méritent d'être considérées. L'Organisation de coopération centrasiatique (CACO) comprend le Kazakhstan, la République kirghize, l'Ouzbékistan, la Fédération de Russie, le Tadjikistan et le Turkménistan ; elle a fusionné avec la Communauté économique eurasiennne (EURASEC) en 2005. Le Programme de **coopération économique régionale pour l'Asie centrale (CAREC)** comprend l'Azerbaïdjan, la Chine, le Kazakhstan, la République kirghize, la Mongolie, l'Ouzbékistan et le Tadjikistan. L'Organisation de coopération de Shanghai (OCS) comprend la Chine, le Kazakhstan, la République kirghize, l'Ouzbékistan, la Fédé-

ration de Russie et le Tadjikistan. Il y a, enfin, la Communauté des États indépendants (CEI), l'Organisation du traité de sécurité collective (CSTO), l'Organisation de coopération économique (ECO) et le Programme spécial pour les économies des pays de l'Asie Centrale (SPECA).

Le nombre absolu d'accords régionaux est une illustration des problèmes qui peuvent émaner d'une approche régionale décousue. Les initiatives régionales en Asie centrale peuvent favoriser l'intégration, mais elles ajoutent des répétitions et de la complexité à la réforme. L'accession en cours de plusieurs de ces pays à l'OMC serait susceptible d'aider, étant donné que l'OMC a des règles claires en matière d'accords commerciaux régionaux. Des initiatives de facilitation des échanges et du transport sont également nécessaires, ainsi que des réformes derrière les frontières pour améliorer l'attractivité de ces pays à l'investissement étranger direct (IED) et soutenir leur intégration globale (les pays dont le coût d'entrée aux affaires est le plus élevé sont ceux dont les importations, les exportations et les arrivées d'IED sont les plus faibles). Les forums régionaux des communautés d'affaires pourraient formuler des suggestions et recueillir des réac-

tions quant à l'élaboration et la mise en oeuvre de mesures commerciales et d'autres relatives à des questions touchant au commerce.

À cause d'une gestion inadéquate des ressources en eau, les pertes annuelles de l'ensemble régional en termes de PIB sont estimées à 3 % du PIB. Des accords seraient également nécessaires pour que les ressources en produits pétroliers et en gaz puissent atteindre les marchés internationaux. Hérités de l'ère soviétique, de nombreux problèmes environnementaux demeurent, tels que la radioactivité des mines d'uranium abandonnées et les vestiges dangereux d'essais biologiques et nucléaires. Les organisations régionales pourraient être rationalisées autour de ces thèmes clés de la facilitation des échanges et du transport, de l'eau, de l'énergie et de la gestion de l'environnement. Elles pourraient établir des plans à long terme pour ces questions, en y associant la société civile et les institutions académiques. La communauté internationale pourrait faciliter le renforcement des institutions au moyen de mandats et d'objectifs clairs.

Sources : Linn & Tiomkin, 2006 ; Broadman, 2005 ; Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD), 2005.

### ENCADRÉ 9.5 *Intégrer les petites îles du Pacifique distantes des marchés mondiaux.*

Les États des petites îles en développement font face à un risque important de marginalisation dans l'économie globale en raison de leur petite taille, de leur éloignement des grands marchés et de leur vulnérabilité aux chocs économiques et naturels. Et avec leurs écosystèmes fragiles, ils sont fortement vulnérables à la pollution domestique et à la montée des eaux de la mer. Leur part des échanges a chuté de 0,4 % des exportations mondiales de marchandises en 1980 à 0,2 % de ces exportations en 2003, alors que leur part des échanges mondiaux de services s'est maintenue à 0,7 %.

Une initiative visant à traiter les problèmes spécifiques des petites îles est celle de l'**Accord régional** de commerce et de **coopération éco-**

**nomique** pour le **Pacifique Sud** (SPARTECA), un accord commercial non réciproque à travers lequel l'Australie et la Nouvelle Zélande offrent un accès en franchise de droits, non contingenté et préférentiel à la quasi-totalité des produits en provenance des pays du Forum des îles du Pacifique. Pour se qualifier pour un tel accès préférentiel, les marchandises exportées vers l'Australie et la Nouvelle Zélande doivent respecter les règles d'origine dont les dispositions figurent dans l'accord SPARTECA.

Les industries du textile, de l'habillement et de la chaussure en ont été des bénéficiaires majeurs. Toutefois, l'Australie et la Nouvelle Zélande ont exprimé l'intention d'adopter un régime de libre-échange libre en 2010, ce qui

mettra fin à l'accès préférentiel à leurs marchés. Sans préférences tarifaires appréciables, les îles du Pacifique auront besoin d'autres moyens pour s'intégrer à leurs grands voisins. Des approches plus radicales, y compris la considération d'une mobilité accrue de la main-d'œuvre, pourraient être nécessaires. Les enfants des familles vivant dans les îles recevant des fonds en provenance des membres de leur famille à l'étranger montrent des améliorations sensibles dans leur éducation et leur santé, ce qui pousse à penser que la mobilité de la main-d'œuvre pourrait être un puissant stimulant du développement de ces pays dans le long terme.

Sources : CNUCED, 2002 ; SPARTECA 1996.

courants, ce qui a peut-être comme résultat de détourner le fret vers les couloirs domestiques. Cette constatation pousse à penser qu'une coopération plus formelle au niveau institutionnel entre les pays pourrait générer des bénéfices additionnels.

L'Amérique du Sud a été bien plus ambitieuse dans ses projets avec l'Initiative pour l'intégration de l'infrastructure régionale de l'Amérique du Sud (IIRSA), lancée en 2000 pour promouvoir l'intégration et la modernisation

des infrastructures physiques de 12 pays dans les secteurs de l'énergie, des télécommunications et des transports, avec pour objectif l'amélioration de la compétitivité sur le plan mondial. L'initiative se concentre sur 10 plate-formes d'intégration économique à travers le continent et sur l'harmonisation de cadres de réglementation. Elle a identifié 40 mégaprojets et des centaines de projets d'amélioration d'infrastructures plus petits pouvant potentiellement être financés, avec un coût global se chiffrant à des dizaines de

milliards de dollars. Toutefois, la mise en place a été lente.

***Les options d'intégration pour les pays distants des marchés mondiaux avec des voisins de petite taille.***

L'Asie centrale a la plus forte proportion de pays enclavés (voir encadré 9.4) ; ils ont beaucoup de problèmes communs qui pourraient être réglés plus efficacement à travers une meilleure coopération régionale. Les petites îles du Pacifique sont les plus fragmentées géographiquement, ce qu'elles rend « enclavées dans la mer » avec un accès limité aux marchés mondiaux (voir encadré 9.5). Et la bande tropicale de l'Afrique de part et d'autre de l'équateur comporte le plus grand nombre de pays enclavés, beaucoup avec peu d'habitants et un faible PIB, la plupart comptant parmi les pays les plus pauvres au monde et bien trop parmi eux toujours sujets à des conflits. Ces voisinages doivent faire face à des divisions et à des obstacles aux échanges et à la mobilité des facteurs, ils sont éloignés des principaux marchés et ils n'ont pas la densité de production économique nécessaire pour bénéficier des économies d'agglomération. Collier (2007) appelle la population de ces pays « le milliard du bas de l'échelle ».

Le défi pour les pays se trouvant dans des voisinages isolés est de trouver des moyens de s'intégrer à l'échelon régional et global. Leur situation géographique sous-entend que les degrés d'intégration sont rarement aussi élevés que dans d'autres pays, et les perspectives d'échanges de produits manufacturés sont plus limitées. À l'inverse, leur isolement leur confère une protection naturelle de leur marché intérieur.

Parmi ces économies, il y en a beaucoup qui détiennent des ressources minérales et d'autres ressources naturelles comme l'eau, qui peuvent être exploitées à l'échelon régional. Alors qu'il existe des indications de débordement de la croissance des pays riches en ressources dans les pays voisins en Afrique subsaharienne, <sup>64</sup> l'intégration régionale est la clé de l'activation d'une croissance tirée par les ressources et d'une répartition plus large des bénéfices. Ces pays font face au triple défi de la division, de la distance et de la densité. Pour les traiter, une réforme institutionnelle, un relèvement des investissements dans les infrastructures et des incitations ciblées visant à encourager l'intégration régionale seront nécessaires.

*L'identification de voisinages naturels pour la réforme institutionnelle.* Les voisinages qui

**Carte 9.5 Des villes jumelles pour l'intégration locale**

Paires de villes de plus de 10 000 habitants dans les régions frontalières et distantes de moins de 150 kilomètres



comportent de petits pays distants des marchés mondiaux doivent se concentrer sur les besoins institutionnels susceptibles de stimuler leur coopération. Il ne manque pas d'accords internationaux, mais ces accords sont souvent mal mis en oeuvre, leur efficacité a tendance à être faible et les responsabilités se chevauchent. Les coûts administratifs de la participation à de tels accords sont élevés par rapport aux faibles bénéfices que l'on en tire, étant donné la petite taille des économies qui y participent. L'Union africaine a identifié le manque d'efficacité de 13 ou 14 communautés économiques régionales qui se chevauchent et a demandé leur rationalisation.<sup>65</sup>

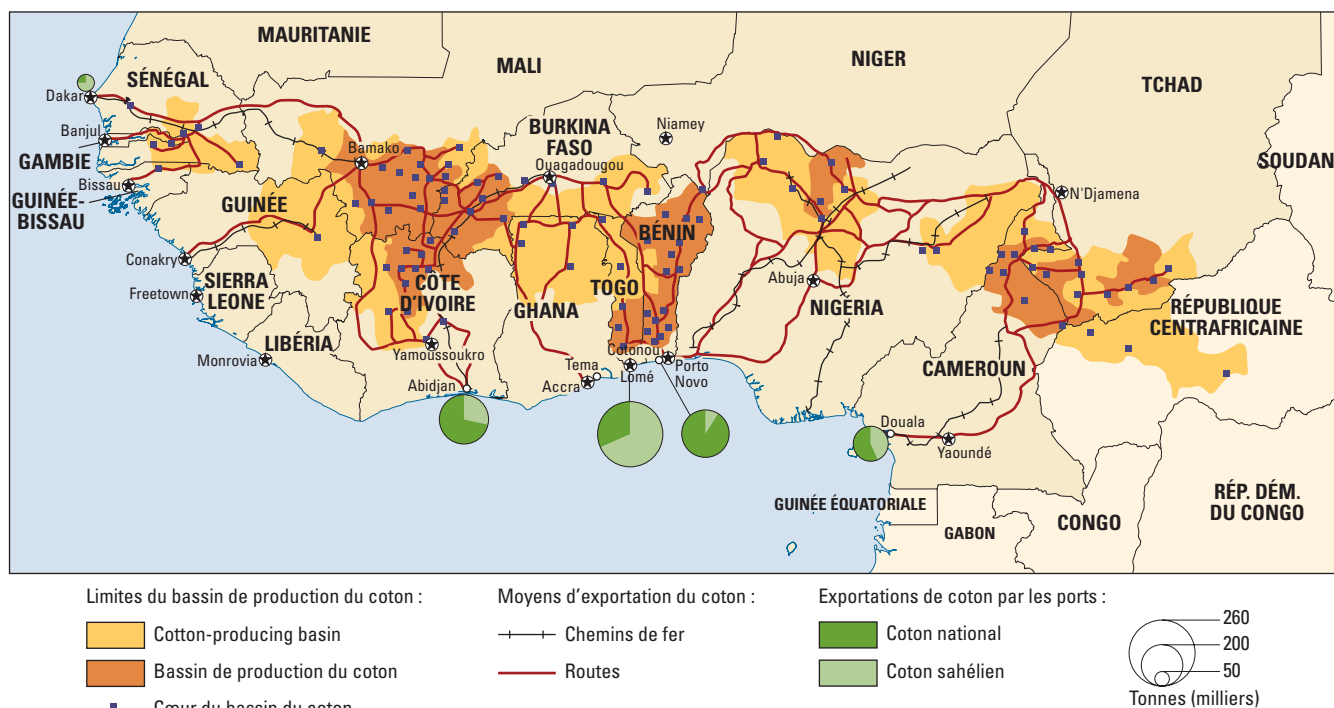
L'intégration régionale peut être enracinée dans les rapports économiques et socioculturels traditionnels des voisinages naturels ; ils constituent les composantes d'une intégration régionale à plus grande échelle. La confiance peut être bâtie sur une langue commune. Les pays de l'Afrique de l'Est ont en commun le Swahili, ce qui a facilité le commerce dans le voisinage depuis des siècles. Le libre-échange a été établi entre le Kenya et l'Ouganda au temps de la colonisation.<sup>66</sup> Les pays de l'Afrique de l'Ouest partagent les cultures Dioula, Haoussa et Peuhl ; conservées par l'Islam, elles ont aidé au développement d'un réseau commercial impressionnant.<sup>67</sup>

Les rapports entre les régions voisines et les villes à travers les pays peuvent également servir

de base à une intégration plus vaste — une forme de régionalisme transnational qui pourrait suivre les modèles européens.<sup>68</sup> L'Afrique subsaharienne a quelques paires de grandes villes proches les unes des autres mais séparées par une frontière nationale, ce qui n'est pas courant à l'intérieur d'un pays (voir la carte 9.5). Cette situation comporte des coûts économiques cachés qui pourraient être évités à l'aide d'accords transnationaux. Le Cameroun partage des villes jumelles avec ses voisins ouest-africains, mais aucune avec son voisinage centrafricain. De même, les initiatives d'intégration locales, telles que les triangles de croissance lancés au début des années 80 en Asie de l'Est, peuvent prendre avantage des complémentarités économiques des régions adjacentes en procurant des investissements et des réformes dans la facilitation des affaires.

Une succession de grandes villes côtières le long du Golfe de Guinée s'étend d'Abidjan en Côte d'Ivoire à Douala au Cameroun et comprend Accra, Cotonou, Lagos et Lomé. Lorsqu'on parle des « champions de la croissance », il pourrait être utile de garder à l'esprit le potentiel de telles agglomérations multi-pays, plutôt que de penser à certaines nations comme leaders de la croissance régionale. Lorsque l'on les regarde du point de vue de la géographie économique, les priorités de l'intégration régionale changent et on accorde alors ces priorités aux

**Carte 9.6 L'Afrique de l'Ouest possède le potentiel pour un développement industriel basé sur le coton**



Source : Atlas de l'intégration régionale en Afrique de l'Ouest, Club du Sahel et de l'Afrique de l'Ouest/OCDE, 2006.



investissements dans des infrastructures régionales dans les régions avancées qui s'étendent sur plusieurs pays.

Les échanges régionaux de produits agricoles peuvent être un autre point d'entrée à une intégration régionale de plus grande intensité. Elle requiert la réanimation d'accords commerciaux régionaux, des infrastructures transnationales adéquates, des réformes institutionnelles et la mise sur pied d'institutions non marchandes telles que les coopératives agricoles.<sup>69</sup> La Corne de l'Afrique pourrait utiliser son commerce de bétail comme base de développement, quoique la sécurité pose un problème.<sup>70</sup> L'Afrique de l'Ouest pourrait bâtir son développement sur le coton, si les zones agricoles avancées s'étendant à travers plusieurs pays pouvaient s'intégrer en une seule zone de production et de transformation efficiente, à savoir le Bassin cotonnier du Sahel dans la région frontalière du Burkina Faso, de la Côte d'Ivoire et du Mali (voir la carte 9.6). Cette région, dominée par les groupes ethniques Dioula, est ancrée sur trois grandes villes — Bobo-Dioulasso au Burkina Faso, Korhogo en Côte d'Ivoire et Sikasso au Mali.<sup>71</sup> En 2000, la population de cette zone était de 4 millions d'habitants (11 % de la population totale des trois pays), avec un produit régional brut estimé à 1 000 milliards de francs CFA (10 % du total des PIB nationaux).

Les zones de cette région bénéficient d'atouts économiques complémentaires. Bobo-Dioulasso possède un aéroport international avec des facilités d'entreposage. Korhogo possède un aéroport régional, une université spécialisée et des centres de formation en sciences de l'agriculture. Sikasso est le centre du bassin du coton, avec la plus forte production. Des chemins de fer offrent des connexions vers Ouagadougou et le port d'Abidjan, et des routes relient les trois grandes villes. De nombreuses ginneries et industries du textile y sont localisées. En améliorant et regroupant l'infrastructure à travers un programme de développement industriel régional, les coûts des intrants pourraient être réduits et les industries basées sur la transformation du coton telles que le textile et les vêtements pourraient devenir compétitives dans les marchés mondiaux. Une telle initiative demanderait un engagement fort de la part des pays participants et l'appui des associations régionales et de la communauté internationale.

*Le développement institutionnel pour rehausser l'échelle, soutenir la mobilité de la main-d'œuvre et des capitaux et améliorer l'accès aux marchés.* Certains ensembles régionaux ont pris des mesures concrètes en faveur de l'intégration. La CEDEAO a paraphé des protocoles permettant la libre circulation des personnes,

abolissant ainsi les besoins de visas et de permis d'entrée. En fait, la mobilité de la main-d'œuvre a toujours été le signe distinctif de l'Afrique subsaharienne, où la tradition et les lois coloniales ont favorisé la mobilité circulaire de la main-d'œuvre.<sup>72</sup> Mais les compétences de la main-d'œuvre doivent s'améliorer. Pour l'enseignement supérieur, la formation technique et la recherche, la coopération à l'intérieur des voisinages peut soutenir des institutions qui seraient au-delà des possibilités des pays individuels.

*Investir dans l'infrastructure régionale.* L'initiative de développement spatial du Nouveau partenariat pour le développement en Afrique (NEPAD) a identifié le corridor de développement du Bas-Congo avec une implication éventuelle de l'Angola, de la République démocratique du Congo et de la République du Congo comme le plus prometteur du continent, sur la base d'un potentiel de génération d'énergie hydro-électrique énorme.<sup>73</sup> Deux autres corridors de développement sont également promoteurs en Afrique de l'Ouest et de l'Est.

- Le corridor de développement du Golfe de Guinée — reliant le Bénin, la Côte d'Ivoire, le Ghana, le Libéria, le Nigeria et le Togo — pourrait intégrer les économies ouest-africaines par le biais des transports et de l'énergie. Il pourrait également contribuer à la connexion de cinq grandes villes côtières possédant une masse critique d'activités économiques et de fourniture de services administratifs : Abidjan, Accra, Cotonou, Lagos et Lomé.
- Le corridor de développement de Mombasa reliant le Kenya, l'Ouganda, la République Démocratique du Congo et le Soudan pourrait utiliser les liens d'infrastructure existants tels que le Corridor du Nord pour libérer des ressources naturelles bloquées dans la République démocratique du Congo et dans la partie Sud du Soudan.

Même avec une infrastructure régionale plus importante, un meilleur capital humain, une mobilité de facteurs plus élevée, ces voisinages doivent encore faire face au fait qu'ils sont les derniers arrivés sur les marchés mondiaux, où d'autres pays en développement détenant l'avantage de coûts bas dominent le marché des produits manufacturés de base. Beaucoup de ces voisinages doivent concevoir des stratégies de diversification des exportations précises pour prendre une part plus importante des marchés mondiaux (voir encadre 9.2). Pour réussir, les stratégies appellent à une coopération institutionnelle autant qu'à une infrastructure spécifique parmi les pays du voisinage. Cela demande un renforcement de la capacité technique et financière et une expertise des ensembles

régionaux africains dans les négociations internationales. Les institutions internationales de promotion du développement doivent mener et coordonner leur assistance technique et leurs investissements concernant spécifiquement les échanges — par exemple, en créant des zones économiques spéciales et en augmentant leurs contributions financières pour les initiatives « Aide pour le commerce ». <sup>74</sup>

Fournir un bien public régional est moins complexe à un point de vue politique si l'opération est basée sur un projet mutuellement bénéfique et profitable, comme le permettent souvent les infrastructures relatives à l'énergie, à la communication et à l'irrigation. Toutefois, pour les petits pays isolés, les projets d'infrastructure régionale

demandent un appui extérieur considérable. Les volumes de trafic sont trop faibles dans la plus grande partie de l'Afrique pour que des routes à péage soient concevables. Et l'infrastructure régionale pourrait être plus bénéfique à un pays, bien que la plus grande partie des investissements incombe à un autre. En sus de la stimulation de partenariats public-privé dans les infrastructures, il y a un besoin d'augmenter les contributions de l'Association internationale de développement (AID) en faveur de l'intégration régionale, de systématiser les initiatives. Moins de 3 % de tout l'appui international au développement est actuellement canalisé vers des programmes régionaux. <sup>75</sup> Une certaine forme de compensation ou de subvention pourrait donc être nécessaire.

### ENCADRÉ 9.6 *Un contrat avec l'Afrique ? Les concessions mutuelles du plus grand défi de développement au monde*

Une meilleure compréhension de la géographie du développement peut conduire à une aide au développement plus efficace. Ce Rapport estime que la chose est possible, et il propose différentes stratégies aux pays d'Afrique enclavés et à ses économies côtières pauvres en ressources. Les premiers ont des désavantages naturels associés à la géographie et à l'éloignement des marchés. Cette situation réduit leur potentiel de croissance de pratiquement un demi-point de pourcentage par an. Mais ce qui est inhabituel en Afrique, c'est que la performance des pays côtiers pauvres en ressources a été inférieure aux prévisions. C'est le type de pays qui agissent comme moteurs de développement dans d'autres régions du monde. Les piliers de croissance d'Afrique sont encore fragiles.

Ce rapport soutient, pour exagérer quelque peu, que les stratégies de développement pour les zones avancées devraient prévoir des investissements dans des endroits, et que les stratégies pour les zones à la traîne devraient prévoir des investissements dans les personnes. Vu sous l'angle de la géographie économique, l'assistance au développement de l'Afrique qui se concentrait sur l'éducation, la santé et d'autres infrastructures sociales à la fin des années 90 semble appropriée pour les pays à la traîne et enclavés. Toutefois, cette assistance semble se concentrer sur les mauvaises priorités pour les pays côtiers, qui ont besoin d'une infrastructure physique et d'une meilleure intégration dans les marchés mondiaux.

Un meilleur contrat entre les bailleurs et les pays en serait un qui établit une différenciation dans les approches envers les pays en fonction de leur accès potentiel aux marchés. Ce Rapport propose une approche « à la carte », qui établirait les droits et les devoirs des pays en fonction de leur rôle régional potentiel. Pour

chacun des ensembles régionaux de l'Afrique subsaharienne, le contrat comporterait des obligations et les actions précises qui encouragent le développement régional. Les gouvernements de l'Afrique de l'Est, de l'Afrique de l'Ouest et de l'Afrique centrale s'engageraient sur les points suivants :

- L'établissement de « zones économiques régionales » liant étroitement les intérêts économiques des pays avancés et à la traîne dans les voisinages des ensembles régionaux d'Afrique et procurant un cadre pour la fourniture de biens publics régionaux.
- Une circulation plus libre de la main-d'œuvre, des capitaux, des biens et des services dans ces zones.
- Le maintien et la protection des routes d'accès entre les pays enclavés et les circuits commerciaux.

La stratégie comporterait une combinaison de coopération institutionnelle, d'investissements dans des infrastructures régionales et d'interventions coordonnées pouvant nécessiter l'abandon de certains attributs de la souveraineté nationale durement gagnés et jalousement gardés.

En échange de ces actions, les partenaires du développement bilatéral et multilatéral s'engageraient sur les points suivants :

- Une augmentation substantielle de l'assistance financière pour l'amélioration des services sociaux et d'autres infrastructures de support vital visant à élever les standards de vie et à créer un capital humain pouvant être transféré dans les pays à la traîne.
- Un appui financier accru pour les infrastructures de soutien à la croissance — y compris les ports, les liaisons par les transports et la technologie de l'information et de la com-

munication — dans les pays côtiers ainsi que dans l'infrastructure des corridors permettant de relier les marchés côtiers et les marchés intérieurs.

- Un accès préférentiel pour les exportations de l'Afrique subsaharienne, avec des règles d'origine libéralisées encourageant la création de chaînes d'approvisionnement régionales.

Le processus dans cette direction est déjà amorcé. En 2007, le gouvernement du Royaume-Uni, par l'intermédiaire de son Département pour le développement international, a alloué 1,4 milliard de dollars EU pour les dix années à venir aux efforts de développement des gouvernements du Burundi, du Kenya, de l'Ouganda, du Rwanda et de la Tanzanie, ainsi que pour revitaliser les activités de la Communauté économique de l'Afrique de l'Est. La Commission européenne est aussi en train d'adopter une approche régionale avec ses accords de partenariat économique (APE). Toutefois, tous les bailleurs pourraient se montrer plus courageux dans leurs approches.

L'expérience de l'Europe après la Deuxième guerre mondiale illustre à quel point la détermination nationale à donner priorité à la reconstruction associée à l'assistance internationale peut porter des fruits. L'intégration régionale en Europe, face à de nombreux obstacles, n'a pas bien marché au début. Toutefois, encouragée par les dures conditions de coopération du Plan Marshall, un processus d'intégration qui aurait paru impossible à la génération précédente a permis de mettre sur pied le plus grand marché commun de capitaux, de main-d'œuvre et d'idées jamais réalisé.

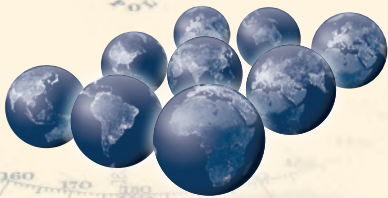
Source : Équipe du Rapport sur le développement dans le monde 2009

*L'utilisation d'incitations coordonnées pour faciliter l'intégration régionale.* Les pays africains doivent prendre un engagement ferme envers l'intégration régionale et partager les coûts et les bénéfices découlant de l'ouverture des frontières dans des voisinages naturels. Les agences multilatérales et les bailleurs de fonds doivent s'engager à soutenir ces initiatives sur le long terme en fournissant une assistance technique et financière et en offrant un meilleur accès aux marchés. Les accords commerciaux préférentiels et les flux d'aide pourraient être liés à la coopération dans les pays récipiendaires, avec les APE proposés par l'UE comme un des modèles (voir encadré 9.3). Dans les cas où les incitations à la coopération régionale sont insuffisantes pour certains partenaires — comme la facilitation de l'accès pour une économie enclavée à un port dans son pays voisin — des flux d'aide soumis à conditions, avec des objectifs de performance clairs, pourraient devenir nécessaires.

Une incitation clé de la politique de réforme en Afrique est l'accès préférentiel temporaire aux marchés de l'OCDE.<sup>76</sup> Des initiatives telles que la « Loi sur la croissance et les possibilités économiques en Afrique » des États-Unis et le « Tout sauf les armes » de l'UE pourraient être

offertes à tous les pays subsahariens, avec des règles d'origine plus souples et pour une période plus longue. Ceci pourrait ainsi permettre au moins à certains de ces pays de faire une percée dans les marchés mondiaux et d'accélérer la diversification des exportations dans les voisinages d'Afrique. Un « Contrat avec l'Afrique » pourrait constituer le cadre pour appuyer de telles incitations coordonnées (voir encadré 9.6).

Au cours des siècles passés, l'Afrique de l'Est, l'Afrique de l'Ouest et l'Afrique centrale ont souffert d'une série de « désastres formateurs » (voir *Géographie en mouvement 4, Densité, distance et division en Afrique subsaharienne*). Aujourd'hui, ils posent un défi de développement particulièrement difficile qui comporte les trois dimensions économiques — la densité, la distance et la division. Pour conférer de nouvelles caractéristiques à la géographie économique de ces ensembles régionaux, la réaction politique doit être calibrée proportionnellement. Un défi tridimensionnel appelle à l'emploi des trois instruments de l'intégration — les institutions, l'infrastructure et les incitations — à des échelles économiques différentes — nationales, régionales et mondiales.



### Densité, distance et division en Afrique subsaharienne

En novembre 1884, le Chancelier allemand Otto von Bismarck convoqua un sommet entre 14 puissances coloniales à Berlin. Après quatre siècles de compétition et d'hostilités, le temps était venu de négocier et d'établir les revendications territoriales. La Grande-Bretagne, la France, l'Allemagne et le Portugal en furent les principaux acteurs ; par contre, aucun Africain ne fut invité. Quatre mois plus tard, les frontières des pays africains avaient été tracées d'une manière toujours familière aujourd'hui (voir carte G4.1). La solution négociée de Bismarck dura jusqu'à la fin de la Première guerre mondiale, lorsque la Société des Nations confisqua les quatre colonies de l'Allemagne et accorda aux autres colonisateurs le mandat leur permettant de les gouverner. À l'indépendance, dans les années 50 et 60, l'Afrique subsaharienne comptait presque 50 pays, dont beaucoup ont été appelés des « États artificiels », certaines frontières traversant des ensembles géographiques physiques et scindant des groupes ethniques en au moins deux pays différents.<sup>1</sup>

Pour l'Afrique subsaharienne, la conférence de Berlin ne fut que le dernier événement d'une longue série de ce que les géographes ont appelés des « désastres formatifs » et qui avaient gravement altéré la géographie humaine, physique et politique de l'Afrique, créant à l'échelle du continent des problèmes de faible densité, de longues distances et de pays divisés.

- **Une faible densité.** L'Afrique subsaharienne a longtemps été un continent où les populations étaient éparpillées. Sa population, au 19<sup>e</sup> siècle, était d'environ 90 millions d'habitants. La population de l'Eurasie, dont la superficie faisait deux fois celle de l'Afrique, était plus de cinq fois supérieure. Mais ces conditions de départ furent tragiquement aggravées par la traite des esclaves. On estime qu'entre 1700 et 1810, 15 millions d'Africains – un sur six – a été déporté vers les Amériques. Certaines régions furent dépeuplées et de nombreuses autres s'engagèrent dans des conflits dévastateurs, le prix attribué à des êtres humains montant les Africains les uns contre les autres. L'Europe mit finalement un terme au commerce des esclaves et le remplaça par le colonialisme au cours du 18<sup>e</sup> siècle. Un odieux et lucratif commerce d'êtres humains fut alors remplacé par le pillage d'un continent pour ses minéraux. Mais malgré ses nouveaux colons, celui-ci souffrit d'une faible densité dans la plupart des endroits.
- **De longues distances.** Depuis la période holocène, qui débuta il y a environ 18 000 ans, le Sahara est un

désert inhospitalier séparant l'Afrique septentrionale de ce que nous appelons aujourd'hui « l'Afrique subsaharienne ». Le réchauffement du globe de cette époque eut d'autres conséquences majeures. Il coupa le contact entre la plus grande partie de l'Afrique et les civilisations émergentes d'Égypte et du Moyen-Orient. Il transforma l'Afrique équatoriale, alors une savane tempérée, en région chaude et humide où le paludisme et la fièvre jaune prospérèrent. La proximité des animaux sauvages et l'absence de givre – un désinfectant naturel – augmenta la vulnérabilité des humains aux maladies. Lorsqu'enfin les Africains s'installèrent dans des endroits sains et fertiles, ils en furent délogés par les colonisateurs. Depuis les années 1950, les conflits armés des mouvements pré- et postindépendance ont aggravé la situation avec le problème des réfugiés. La conséquence : des mouvements de populations qui en ont dispersées beaucoup dans des régions reculées, loin des centres d'activité économique. La longue distance à la densité affecte le potentiel de croissance d'une part importante de la population africaine.

- **Des divisions profondes.** Le découpage de l'Afrique en 1884 fit du continent la région du monde comptant le plus grand nombre de pays au kilomètre carré. Chaque pays africain a une moyenne de quatre voisins ; en Amérique latine, cette moyenne est de 2,3. Il existe également des divisions religieuses, entre les pays et en leur sein. Le Tchad, la Côte d'Ivoire, l'Éthiopie, le Nigeria, la Somalie et le

Soudan, par exemple, sont divisées en parties musulmanes et non musulmanes. L'Islam arriva du Moyen-Orient en Afrique du Nord et de l'Ouest par la terre et en Afrique de l'Est par la mer. Plus tard, les colonisateurs européens implantèrent le christianisme. La superposition de ces grandes religions du monde aux croyances traditionnelles locales renforça les divisions du continent et a probablement contribué aux conflits.<sup>2</sup>

L'Afrique subsaharienne souffre aujourd'hui du triple inconvénient de la faible densité, de la longue distance et de la profonde division, qui constitue un important désavantage pour le continent en termes de développement. Ces dimensions spatiales réduisent la proximité entre les agents économiques au sein de l'Afrique subsaharienne et entre l'Afrique et le reste du monde. La « causalité cumulative » de ces forces combinées retient de nombreux pays subsahariens dans un « piège de proximité ».<sup>3</sup>

#### La faible densité s'associe à de faibles forces d'agglomération

La densité de population moyenne sur le continent (77 habitants par kilomètre carré) se situe parmi les plus faibles du monde.<sup>4</sup> Un continent peu peuplé peut habituellement surmonter cet inconvénient par une bonne utilisation de ses terres et de ses populations, et par une concentration des ressources dans les agglomérations urbaines. Mais il s'avère que l'Afrique est le continent le moins urbanisé au monde : seul un tiers de sa population vivant en milieu urbain en





Tableau G4.1 Pour les régions les plus distantes et les plus divisées, le commerce et le transport sont chers

| Région                         | Temps de trajet à travers les frontières pour les exportations (jours) <sup>a</sup> | Coûts de transport moyens (\$ par conteneur vers Baltimore) <sup>b</sup> | Population dans les pays sans accès à la mer (%) <sup>b</sup> | Rapport du nombre de pays à la superficie <sup>b</sup> | Densité de routes (km <sup>2</sup> de route par rapport à la superficie) (1999) <sup>c</sup> | Nombre estimé de conflits civils (1940-2000) <sup>d</sup> |
|--------------------------------|---|--|---|--|--|---|
| Asie de l'Est & Pacifique      | 24  | 3 900  | 0,42  | 1,44   | 0,72   | 8   |
| Europe & Asie centrale         | 29  | —  | 23,00   | 1,17   | —  | 13  |
| Amérique latine & Caraïbes     | 22  | 4 600  | 2,77  | 1,52   | 0,12   | 15  |
| Moyen-Orient & Afrique du Nord | 27  | 2 100  | 0   | 1,60   | 0,33   | 17  |
| Asie du Sud                    | 34  | 3 900  | 3,78  | 1,67   | 0,85   | 24  |
| Afrique subsaharienne          | 40  | 7 600  | 40,20   | 2,00   | 0,13   | 34  |

Sources : a. Banque mondiale, 2006, p. 44 ; b. Ndulu et al., 2007, p. 101 ; c. Ndulu et al., 2007, p. 29 ; d. Fearon & Laitin, 2003, pp. 7-10.

Note : — = non disponible.

En Afrique, la distance économique – dans le sens de l'accès au marché (voir chapitre 2) – est encore rallongée par les conflits armés et la diversité linguistique (voir carte G4.1). La distance économique a isolé une grande proportion d'Africains de l'accès aux marchés mondiaux et intérieurs. Des facteurs physiques, tels que l'absence relative de voies navigables et de ports naturels, représentent de sérieux obstacles au commerce. Les faibles niveaux de commerce intérieur et international limitent, à leur tour, le potentiel de croissance économique.

### Les profondes divisions augmentent les coûts de transport

L'Afrique subsaharienne est une région fortement fragmentée, comportant de nombreuses frontières et de nombreuses nations voisines et qui est propice aux coûts de transport élevés. Le continent est, sur le plan physique, aussi proche que l'Asie de l'Est – environ 7 500 kilomètres – et plus proche que l'Amérique latine (9 000 kilomètres) des marchés mondiaux.<sup>7</sup> Mais il coûte toujours deux fois plus cher d'envoyer un conteneur vers la côte Est des États-Unis à partir de l'Afrique qu'à partir d'autres régions (voir tableau G4.1). Et qui dit accès composé coûteux aux marchés mondiaux, dit accès coûteux aux marchés régionaux. Il faut environ 40 jours à un exportateur africain pour traverser la frontière avec un pays voisin, contre 22 jours pour ses homologues latino-américains. Pour le tiers d'Africains vivant dans des pays sans accès à la mer, les coûts de la division sont encore plus lourds. Ils doivent transporter les biens sur de longues distances par voie de terre, ce qui impose des coûts supplémentaire, chaque pourcent d'augmentation de la distance faisant grimper les

coûts de transport d'approximativement 0,25 %.<sup>8</sup> En outre, ces pays sont tributaires de la bonne volonté (et des investissements efficaces) de leurs voisins pour accéder aux ports et marchés.

### Relever le défi : une meilleure urbanisation, une spécialisation plus nationale et une intégration plus régionale

L'Afrique peut réduire les limitations que lui impose sa mauvaise géographie économique. De meilleures agglomérations urbaines peuvent produire des rendements d'échelle. Les liens de transports peuvent aider les marchés nationaux à se développer. Et l'intégration régionale et mondiale peut favoriser les échanges. L'intégration régionale, la mobilité de la main-d'œuvre, les investissements dans le commerce, les infrastructures de transport et de communication, ainsi que la paix et la stabilité doivent rester des priorités à l'agenda politique. Ils contribuent à créer des ensembles régionaux favorables, qui, à leur tour, facilitent l'investissement, les échanges et le facteur de mobilité en un cycle de prospérité.

- **L'urbanisation.** Contrairement à certaines croyances, l'urbanisation, si elle est bien gérée, peut aider le développement davantage en Afrique qu'ailleurs. Malgré cinq décennies d'une urbanisation de mauvaise qualité, les niveaux de vie dans les villes africaines sont bien plus élevés qu'en milieu rural. Si l'urbanisation peut être mieux gérée, en suivant les lignes directrices présentées au chapitre 7, des gains significatifs peuvent être escomptés en termes de productivité et de réduction de la pauvreté.

- **Le développement territorial.** Le guidage qu'offre la géographie économique est sans équivoque : les entreprises et les travailleurs recherchent l'agglomération et la migration est un moyen naturel d'augmenter la densité et de réduire la distance aux marchés. Le chapitre 8 propose quelques principes et priorités pour les pays dont les régions retardataires sont peu peuplées et divisées sur les plans ethnique, linguistique ou religieux. L'agriculture constitue une priorité mais les politiques visant à aider les régions *retardataires* à exploiter les économies d'échelle sont particulièrement importantes pour l'Afrique, étant donné son retard en matière de développement économique.
- **L'intégration régionale.** Au vu de l'histoire de l'Afrique, il est probable que ce soit le régionalisme politique qui ait à prendre les rennes de l'intégration régionale du continent. L'expérience de l'Europe de l'Ouest, résumée plus haut dans ce Rapport, met en lumière l'importance d'une évolution progressive aux objectifs réalistes. L'intégration régionale prend du temps et ne se fera pas dans toutes les parties de l'Afrique en même temps. Les projets infrastructurels représentent un bon point de départ. Avec l'intégration régionale, l'Afrique dispose d'un moyen d'enfin inverser les conséquences des décisions prises par Bismarck et ses invités en 1884. Le chapitre 9 montre que de nombreux pays africains ont entrepris les premiers pas sur cette voie et définit les actions à entreprendre par le reste du monde pour aider.

# Note bibliographique

Ce Rapport s'appuie sur un large éventail de documents de la Banque mondiale et sur de nombreuses sources extérieures. Les travaux et notes préliminaires ont été préparés par Maria Abreu, Stephen Adam, Yusuf Ahmad, M Alva, Alberto Behar, Sarah Boeckmann, Marius Brulhart, Massimiliano Cali, Yang Chen, Michael Clemens, Kirsten Cornelson, Souleymane Coulibaly, Nicholas Crafts, Edward Feser, John Felkner, Kali Glen-Haley, Geoffrey J.D. Hewings, Austin Kilroy, Melissa Klink, Christian Layke, Philip Manners, Robert Margo, Thomas Markussen, Thierry Mayer, John McCombie, Topher McDougal, Claudio E. Montenegro, Megumi Muto, Andrew Nelson, B Nelson, Wim Naudé, Park Sam Ock, Jinhwan Oh, Keijiro Otsuka, Ken Poole, Lant Pritchett, Diego Puga, David Satterthwaite, Andrey Treyvish, Hirotugu Uchida, Dirk Willem Te Velde, Cam Vidler et Nong Zhu.

Les documents préliminaires du Rapport sont disponibles sur le site internet [www.worldbank.org/wdr2009](http://www.worldbank.org/wdr2009) ou via le bureau du Rapport sur le développement dans le monde. Les vues exprimées dans ces documents ne sont pas nécessairement celles de la Banque mondiale ou de ce Rapport.

De nombreuses personnes, au sein ou hors de la Banque mondiale, ont fourni des commentaires à l'équipe. De précieux commentaires, directives, soutien et contributions ont été procurés par James Adams, Uma Adusumilli, Theodore Ahlers, Alexis Albion, Junaid Ahmed, Halil Ibrahim Akca, Mohamad Al-Arief, Riad Al Khoury, Asad Alam, Ritu Anand, Candra Fajri Ananda, Inger Andersen, Martin Andersson, Patricia Clarke Annez, Jorge Saba Arbach, Omar Arias, Jean Eric Aubert, Fouad Awada, Jit Bajpai, George Banjo, Luca Barbone, Elena Bardasi, Alberto Behar, Connie Bernard, Anthony Bigio, S.A. Dan Biller, Kate Bird, Alessandro Magnoli Bocchi, Zeljko Bogetic, Laurent Bossard, Carlos Braga, Milan Brahmbhatt, Marie-H. P. Bricknell, Robert Buckley, Thomas Buckley, Derek Byerlee, Fernando Cabezas, Francisco Carneiro, Mauricio Carrizosa, Mauricio Carrizosa, Shyam Chainani, Nadereh Chamlou, Jaime Saavedra Chanduvi, Robert Chase, Ken Chomitz, Abderrahmane Chorfi, Luc Christiaensen, Marie-Helene Collion, Hector Valdes Conroy, Jean-Marie Cour, Xavier Crépin, Aude de Amorim, Augusto de la Torre, Christopher Delgado, Christian Delvoie, Gabriel Demombynes, Sebastien Dessus, Jaime de Melo, Mamadou Dem, Banu Demir, Michele de Nevers, Jean-Jacques Dethier, Shantayanan Devarajan, Makhtar Diop, Ndiamé Diop, Frederique Docquier, Paul Dorosh, Cuney Duzyol, William Easterly, Ibrahim Elbadawi, Lewis Eldridge, Antonio Estache, Warren Evans, Shahrokh Fardoust, Marianne Fay, Wolfgang Fengler, Alexander Ferguson, Francisco Ferreira, Melissa Fossberg, Vivien Foster, Bernard G. Funck, Saurabh Garg, Kristalina Georgieva, Ejaz Ghani, Marcelo Giugale, Sudarshan Gooptu, Jose Luis Guasch, Sumila Gulyani, Jonathan Halpern, Simon Hay, Rui Hao, Jesko S. Hentschel, Santiago Herrera, Andre Herzog, Kate Higgings, Larry Hinkle, Mun S. Ho, Bernard Hoekman, Vivian Hon, Yukon Huang, David Hummels, Djibrilla Issa, Narasimham Vijay Jagannathan, Zelena Jagdeo, Rachid

Jamali, Emmanuel Jimenez, Steen Jorgensen, Abha Joshi-Ghani, Ellis J. Juan, Stephen George Karam, Shigeo Katsu, Phil Keefer, Christine Kessides, Peyvand Khaleghian, Homi Kharas, Nadim Khouri, Jacob Kolster, Aart Kraay, Alexander Kremer, K. L. Krishna, Kathy Krumm, Alice Kuegler, Praveen Kumar, Caterina Laderchi, Amina Lahreche, Peter Lanjouw, Hedi Larbi, Frannie Leautier, Phillippe Leite, Jeffrey Lewis, Maureen Lewis, Johannes Linn, Laszlo Lovei, Xubei Luo, William Maloney, Jean-Michel Marchat, Katharine Martingale, Ernesto May, David McKenzie, Elisabeth Mealey, Shomik Raj Mehndiratta, Barjor Mehta, Mukesh Mehta, Abel Mejia, Taye Mengistae, Dino Merotto, Stephen Mink, Pradeep Mitra, Keiko Miwa, Celestin Monga, Nasser Munjee, Zafer Mustafaoglu, Abdu Muwonge, Ijaz Nabi, Mustapha Kamel Nabli, Gobind Nankani, Ashish Narain, Benno N'dulu, Vikram Nehru, Eric Neumayer, Cecile Niang, John Overholt, Caglar Ozden, Nicolas Perrin, Abhay Pethe, Axel Peuker, Vidyadhar Phatak, Brian Pinto, Mark Povey, Habib Nasser Rab, Madhu Raghunath, Robin Rajack, Anupam Rastogi, Dilip Ratha, S. K. Rao, Martin Ravallion, Jean-Louis Reiffers, Jose Guilherme Reis, Frederic Robert-Nicoud, Klaus Rohland, Jamal Saghir, Maurice Schiff, Emily M. Schmidt, Annemarie Schneider, Harris Selod, Marcelo Selowsky, Ethel Sennhauser, Claudia Sepulveda, Shekhar Shah, Zmarak Shalizi, Sudhir Shetty, Vera Songwe, Manju Sood, Andrew Steer, Jack Stein, Andy Tatem, Ahmet Tiktik, Christopher Timmins, Tim Thomas, Vinod Thomas, Peter Thomson, Mark Tomlinson, Yvonne Tsikata, Laura Tuck, Carolyn Turk, Sanjay Ubale, Sameh Wahba, Linda Van Gelder, Juergen Voegelé, Hyoung Gun Wang, David Wheeler, Dirk Wilhem te Velde, Jan von der Goltz, Jorge Wilhelm, John Wilson, Zelai Xu, Ahmet Yaman, Evgeny Yasin, Tito Yepes, Yutaka Yoshino, Shahid Yusuf, Ulrich Zachau, Albert Zeufack, Yan Zhang et Ekaterina Zhuravskaya.

Nous avons également bénéficié de suggestions et de feedback de participants à des consultations ou ateliers de discussions tenus durant la phase d'ébauche du rapport. Nous voudrions remercier particulièrement : Olav Seim et Marianne Berg du ministère des Affaires étrangères (Norvège) ; Per Ronnas, Klas Groth et Christina Hartler de SIDA (Suède) ; Pekka Hukka et Elina Levaniemi du ministère des Affaires étrangères (Finlande) ; les participants à l'atelier de Berlin : Tanja Boerzel, Mantang Cai, Angel de la Fuente Moreno, Nicola De Michelis, Manfred Fischer, Grzegorz Gorzelak, Eduardo Haddad, Steven Haggblade, Michael Hofmann, Robert Kappel, Aehyung Kim, Adama Konseiga, Frauke Kraas, Astrid Kuehl, Rolf J. Langhammer, Ingo Liefner, Roman Mogilevsky, Hassen Mohamed, Peter Nijkamp, Nils-Henning Meyer, Ulrich Nitschke, Boris Pleskovic et Gerhard Ressel ; les participants à l'atelier de Marseille : Mona Yafi, Jean-Eric Aubert, Gilles Pipien, Rachid Afirat, Erfan Ali, Michel Arnaud, Jean-Dominique Assie, Fouad Awada, Mohamed Basyouny, Abdelkébir Berkia, Morched Chabbi, Abderrahmane Chorfi, Simon Compaore, Jean-Pierre Elong Mbassi, Kamal Hamdan, Gamal Hamid, Rachid El-Jamali, Rabea Kharfi, Hugues Kouadio, Frannie Léautier, Abdellah Lehzam, Pierre Mayet, Jean-Louis Reiffers, Wafaa Sobhy, Kian

Tajbakhsh, Pierre Veltz, Xavier Crépin, Luc Dassonville, Thierry Desclos, Olivier Mourareau, Joan Parpal, Elizabeth Peri, Michele Reynaud, Paul-Henri Schipper, Serge Snrech, Louis-Jacques Vaillant, Nathalie Tchoumba Bitnga, Loraine Falconetti, Fabien Marry et Olivier Lavinal ; les participants à l'atelier de Dar-es-Salaam : Tom Okurut, Samuel Wangwe, Elly Manjale, Mr. Raphael Mwai, Audance Ndayizeye, Professor Semboja, Dennis Rweyemamu, Amos Majule, Mr Kweyamba, Professor Kishimba, Furaha Lugoe, Haji Semboja, Dr Shechambo, Cosmos Sokoni, Prof. Yanda, Marc Kabandama, H. B. Lunogelo, Vivian Kazi, Irene Alenga, Stina Peteson et Monica Hangi ; les participants à l'atelier d'Abidjan : Mohamadou Abdoul, Kasségné Adjonou, Stéphane Aka Anghui, Alban Alphonse Emmanuel Ahourse, Jean-Marie Akpoue, Koffi Attahi, Djerkbary Bambah, Toyidi Bello, Joseph Coulibaly, Konan Kouakou Noel Dahoua, Alhassane Coster Diaw, Anne Marcelle Douka, Jacques Esso, Siaka Fofana, Agnès Gnamon-Adiko, Joachim Hunlede, John Igwe, Prosper Kedagni, Constant Koidou, Hugues Kouadio, Alexane Kouame, Kouassi Jean-Baptiste Kouma, Mibanan Hippolithe Kone, Jean Claude Koutou, Gabin Kponhassia, Owusu-Bonsu Kwame, Moussa Ladan, Youayou Marital Laguidahi, Konon Jules Lella, Edmond Manouan, Isaac F. Mensa-Bonsou, Yao Kouadio Antoine N'Gbala, Jérôme Aloko N'Guessan, N'Da N'Guessan Kouadio, Sidi Ould Cheikh Abdallahi, Guillaume Poirel, Adama Sall, Kanon Seri, Adama Sissouma, Soumaïla Sogodogo, Fidel Yapi Amoncou et François Yatta ; les organisateurs des ateliers de Mumbai et d'Hyderabad : l'Infrastructure Development Finance Corporation, ainsi que la chambre de commerce et d'industrie de Bombay et l'Administrative Staff College of India ; les participants à l'atelier de Mumbai : Jairaj Phatak, Sanjay G. Ubale, Manu Kumar Srivastava, Sanjay Sethi, P. R. K. Murthy, Uma Adusumilli, Vidyadhar K. Phatak, G. S. Gill, Satyendra Sinha, C. S. Deshpande, Mukesh Mehta, Mridula Krishna, Arun Mokashi, Siddharth Roy, Veena Mishra, Rajan Divekar, Dilip Karmarkar, Dinkar Samant, Shishirkumar Rai, John Alexander, Ramakant Jha, Rahul Srivastava, Shyam H. Chainani, Gerson D'Cunha, Jockin Arputham, Abhay Pethe, Niranjana Rajadhyaksha, Sarosh Bana, Darryl D'Monte, Ashley D'Mello, Dilip D'Souza, Neha Batura, Sadashiv Rao, M.K. Sinha,

A.K.T. Chari, Sonia Sethi, Ashish Chandak, Anupam Rastogi, Lavi D'Costa, Ritu Anand, Nasser Munjee, Manju Sood, C.B. Juvekar et R. Ganesh ; les participants à l'atelier d'Hyderabad : Kamal Kumar, M.Govinda Rao, K. L. Krishna, B. G. Verghese, Mahendra Dev, Subhashish Gangopadhyay, Narhari Rao, Sanjaya Baru, C. Rammanohar Reddy, Amitabh Kundu, Ravi Bhoothalingam, Amb. S. Narayanan, Ranjana Kumar, Alakh N. Sharma, Rameshwar Singh, A. K. Singh, Sri. B.C. Mohapatra, R. Radhakrishna, K. Krishnamurthy, Mahesh Mishra, Santosh Mahrotra, D. C. Sah, Surjit Singh, Prabhat P. Ghosh, G. C. Paul, Jang Pangi, Yaduvendra Mathur, Shubas Chandra Garg, Umesh Sinha, Gautam Pingle, S K Rao, Mohammed A Abid, Surendar Reddy, Nirmalaya Bagchi et Anand Akundy ; les participants à l'atelier de Moscou : Evgeny Yasin, Vladimir Mau, Vladimir Nazarov, Ilya Mazayev, Mikhail Dmitriev, Ksenia Yudaeva, Ekaterina Zhuravskaya, Evsei Gurvich, Evgenii Gavriliev, Galina Kurlyandskaya, Nadezhda Kosareva, Lidiya Ovcharova, Natalia Zubarevich, Vladimir Drebenstov, Eugenii Gontmacher, Aleksey Prazdnichnykh, Aleksander Morozov, Andrey Treyvish, Vitaly Shipov, Dmitry Aratsky, Tatyana Popova, Irina Makeeva, Oksana Sergienko, Oleg Zasov, Marina Vasilieva et Vladislava Nemova ; l'organisateur de l'atelier d'Ankara, l'Organisation d'État pour la planification, et ses participants : Necla Akça, Didem Akman, Enver Aksoy, Ayhan Atli, Yavuz Cabbar, Abdullah Çelik, Ayda Eraydin, Oguz Isik, Serap Kayasu, Vural Kural, Cenk Oguzsoy, Elvan Ongun, Mevlüt Özen, Ibrahim Hakki Polat, Gül Polat, Faruk Sahin, Zekeriya Sarbak, Zafer Yavan et Hami Yildirim.

Jeff Lecksell, Siobhan Murray et Brian Blankespoor ont préparé les cartes de ce Rapport. Une autre aide précieuse nous a été apportée par Gytis Kanchas, Polly Means, Nacer Mohamed Megherbi, Grace P. Sorensen, Catalina Tejada et Roula I. Yazigi. Merrell J. Tuck-Primdahl, Kavita Watsa et Prianka Nandy ont assisté l'équipe dans le cadre des consultations et de la diffusion.

Malgré nos efforts pour dresser une liste exhaustive, certaines personnes ayant contribué à ce rapport peuvent avoir été omises par inadvertance. L'équipe présente ses excuses pour tout oubli éventuel et réitère sa reconnaissance à tous ceux qui l'ont aidée à réaliser ce Rapport.

## Travaux préliminaires pour le Rapport sur le développement dans le monde 2009

Behar, Alberto, (2008), « Neighborhood Growth Effects: An Annual Panel Data Approach ».

Bird, Kate et Kate Higgins, (2007), « Regional Inequality and Primary Education in Northern Uganda, Policy Brief No. 2 ».

Brulhart, Marius, (2008), « An Account of Global Intra-Industry Trade, 1962-2006 ».

Cali, Massimiliano, (2007), « Urbanisation, Inequality and Economic Growth: Evidence from Indian States ».

Clemens, Michael A., Claudio E. Montenegro & Lant Pritchett, (2008), « The Great Discrimination: Borders as a Labor Market Barrier ».

Coulbaly, Souleymane, (2008), « On the Complementarity of Regional and Global Trade ».

Hewings, G., E. Feser et K. Poole, (2007), « Spatial/Territorial Development Policies in the United States ».

Kilroy, Austin, (2007), « Intra-Urban Spatial Inequalities: Cities as 'Urban Regions' ».

Kroehnert, Steffen et Sebastian Vollmer, (2008), « Where Have All Young Women Gone? ».

Layke, Christian et Stephen Adam, (2008), « Spatial Allocation of Public Expenditures in Nigeria ».

Mayer, Thierry, (2008), « Market Potential and Development ».

Montenegro, Claudio E. et Maximilian L. Hirn. « A New Disaggregated Set of Labor Market Indicators using Standardized Household Surveys from Around the World ».

Nelson etrew, (2007), « Accessibility Model and Population Estimates ».

Nelson, B. et A. Behar, (2008), « Natural Resources, Growth and Spatially-Based Development: A View of the Literature ».

Roberts, Mark, (2008), « Congestion and spatially connective infrastructure: the case of London in the 19th and early 20th century ».

Roberts, Mark et Uwe Deichmann, (2008), « Regional Spillover Estimation ».

Uchida, Hirotsugu et Andrew Nelson, (2008), « Agglomeration Index: Towards a New Measure of Urban Concentration ».

## Notes préliminaires pour le Rapport sur le développement dans le monde 2009

Abreu, Maria, (2008), « Effectively Dealing with Slums ».

Alva, M. et A. Behar, (2006), « Factors That Contribute To (or Detract From) Successful Outcomes in African Regional Agreements ».

Andersson, Martin, (2007), « Spatial Disparities in Taiwan ».

Cali, Massimiliano. « Urban Agglomeration Policy in China ».

Chen, Yang, (2008), « China: A Case Study of 1D-2D-3D areas ».

Cornelson, Kirsten, (2008), « Egypt and South Africa: A Case Study of 1D-2D-3D areas ».

Crafts, Nicholas, (2006), « European Growth in the Age of Regional Economic Integration: Convergence Big Time? ».

Crafts, Nicholas. « Spatial Disparities in 19th Century British Industrialization ».

Hay, Simon I., Dave L. Smith et Robert W. Snow, (2008), « Is a Future for Human Malaria Inevitable? ».

Kilroy, Austin, (2006), « The Role of Cities in Postwar Economic Recovery ».

———, (2006), « Intra-Urban Spatial Inequality: Cities as 'Urban Regions' ».

Klink, Melissa, (2008), « Nigeria and South Africa: A Case Study of 1D-2D-3D areas ».

Manners, P. et A. Behar, (2006), « Trade in Sub-Saharan Africa and Opportunities for Low Income Countries ».

Markussen, Thomas. « Policies for improved land use in developing countries ».

Naudé, Wim, (2007), « Density, Distance and Division Spotlight on Sub-Saharan Africa ».

Oh, Jinhwan, (2008), « Korea: A Case Study of 1D-2D-3D areas ».

Roberts, Mark, (2007), « Social and Spatial Equity ».

Satterthwaite, David, (2006), « Expanding the Supply and Reducing the Cost of Land for Housing in Urban Areas in Low- and Middle-Income Nations ».

Te Velde, Dirk Willem, (2006), « Regional Integration, Growth and Concentration ».

Treyvis etrey, (2006), « The Downfall of the Soviet Union: A Spatial Explanation ».

Vidler, Cam, (2008), « Turkey and Russia: A Case Study of 1D-2D-3D areas ».





# Notes de fin

## **Vue d'ensemble**

1. Clemens, Montenegro et Pritchett (2008), document d'information établi pour le présente Rapport.
2. Collier (2007).
3. En Zambie, un individu vivant dans une zone de peuplement de plus de 5 000 personnes est considéré comme un citoyen ; en Inde, le seuil est de 20 000. Pour comparer l'urbanisation d'un pays à l'autre, ce rapport propose pour la première fois une nouvelle mesure de la densité démographique avec « l'indice d'agglomération » (voir chapitre 1).
4. Voir le Rapport sur le développement dans le monde de 2008 : l'Agriculture au service du développement.
5. Fujita (2007).
6. Mukherjee (2007).
7. Koh and Chang (2005).
8. De Blij (2005).
9. Khanna (2008).
10. World Bank (2008).
11. Dans l'ensemble de ce rapport, ce que l'on appelle souvent le « développement régional » ou de « développement territorial » est qualifié de « développement local ». Ces politiques doivent s'accommoder de différences spatiales plus grandes encore lorsque leur champ d'action couvre des pays.

## **Les manières de parcourir ce Rapport**

1. [http://nobelprize.org/nobel\\_prizes/economics/laureates/1971](http://nobelprize.org/nobel_prizes/economics/laureates/1971).
2. [http://nobelprize.org/nobel\\_prizes/economics/laureates/1971/kuznets-lecture.html](http://nobelprize.org/nobel_prizes/economics/laureates/1971/kuznets-lecture.html).
3. Brown, Fay, Felkner, Lall & Wang, 2008

## **GEM 1**

1. Voir Engerman & Sokoloff, 2000 ; Acemoglu, Johnson & Robinson, 2002.
2. Pour une analyse plus détaillée de la géographie économique des États-Unis, voir Kim et Margo (2004).
3. Fogel (1979) suggère qu'aucune technologie en tant que telle n'a été à l'origine de cette réduction des coûts. Il estime, par exemple, que la production américaine de 1890 n'aurait été que 4 % moins élevée si les biens avaient été transportés par bateau plutôt que par chemins de fer.
4. McCallum, 1995.

## **Chapitre 1**

1. Farvacque-Vitkovic, Casalis & Eghoff, 2007, p. 37.
2. Nations Unies/Wilbur Smith Associates, 1980, p. 2.
3. Siegel, 1997, p. 61.
4. La NUTS fournit une classification uniforme des unités territoriales dédiée à la production de statistiques régionales pour l'Union européenne. Les deux premiers niveaux administratifs de la plupart des États membres correspondent à NUTS2 et NUTS3. NUTS1, une unité plus large représentant les principales régions socio-économiques, ne correspond pas, dans la plupart des cas, à des unités administratives existant au sein des États membres.

5. Les chiffres contenus dans ce paragraphe proviennent de données sur la superficie totale, la proportion de superficie dédiée à des fins agricoles, l'emploi total, la proportion d'emploi dans l'agriculture, le PIB et la proportion de valeur ajoutée brute (VAB) générée dans l'agriculture (Office of National Statistics, 2006). Les chiffres concernant l'emploi sont de 2003, les chiffres concernant la population sont de 2002 et les chiffres liés au PIB sont de 2005. Tous les chiffres concernant le PIB sont basés sur les taux de change du pouvoir d'achat standard (PAS).

6. Les chiffres relatifs aux populations sont de l'année 2007 ([www.citypopulation.de/world.htm](http://www.citypopulation.de/world.htm)).

7. La tendance qu'ont les populations des quelques villes les plus importantes d'un pays à se détacher aussi nettement des populations des villes situées en bas de la hiérarchie des lieux se reflète dans la tendance de la règle « rang-taille » à éclater pour l'extrémité supérieure de la distribution de tailles des villes.

8. Ces définitions de la règle « rang-taille » et de la loi de Zipf sont approximatives. Pour des définitions plus pertinentes, voir Gabaix & Ioannides (2004).

9. Eeckhout, 2004.

10. Martin, 2005. Même au Royaume-Uni, qui dispose d'un secteur financier fortement concentré sur les plans spatial et institutionnel, les grandes villes telles que Birmingham, Manchester, Leeds et Edimbourg possèdent des concentrations relativement importantes de sociétés d'investissement de capital risque malgré le fait que les marchés boursiers régionaux aient été supprimés au début des années 70.

11. Kim & Margo, 2004.

12. Cabinet du vice-premier ministre (2003).

13. Hoang, Nguyen & Tacoli, 2005.

14. Tiffen, 2003.

15. Glaeser & Kahn, 2001, p. 21.

16. Baker *et al.*, 2005, p. 15.

17. Peng, Zhu & Song, 2006, p. 7.

18. Glaeser & Kahn, 2001.

19. Estimations basées sur les produits bruts des plus grandes villes du monde, publiés sur [www.citymayors.com](http://www.citymayors.com).

20. Ceci est l'excédent de VAB mesurée sur la base du lieu de travail par rapport à la VAB mesurée sur base du lieu de résidence pour Londres. Le calcul est basé sur des données de l'Office of National Statistics (2006).

21. Les chiffres sur les flux de profits associés au navettage sont fournis par le Bureau américain de l'Analyse économique.

22. Citation tirée du glossaire de World Urbanisation Prospects : The 2007 Revision Population Database Web site.

23. Même dans le cadre d'une analyse par séries chronologiques, la prudence est de rigueur lors du recours à la base de données des *Prospectives sur l'urbanisation dans le monde*. Pour certains pays, la définition officielle d'une zone urbaine a évolué avec le temps. En Chine, par exemple, la part urbaine de la population pourrait avoir été de 24, 31 ou 73 % en 1999, en fonction de la définition officielle utilisée pour la population urbaine (Satterthwaite, 2007).

24. Glaeser, Kolko & Saiz, 2001.

25. Statistiques tirées d'un rapport de Pricewaterhouse Cooper.

26. Les estimations des parts de la consommation urbaine sont basées sur les enquêtes auprès des ménages disponibles pour des années différentes et les estimations du PIB par habitant sont exprimées en dollars EU de 2000 pour les années respectives.

27. Maddison, 2008.

28. Kim & Margo, 2004.

29. C'est ce qu'on appelle l'effet du marché intérieur de la nouvelle géographie économique, également abordé au chapitre 4. La concentration de l'activité économique dans les zones urbaines donne également lieu à des effets supplémentaires de renforcement de la productivité, traités au chapitre 4.

30. Cette tendance qu'à l'urbanisation de produire une divergence des indicateurs de bien-être élémentaire en faveur des zones urbaines distingue les pays en développement contemporains des pays qui se sont industrialisés au cours des 19<sup>e</sup> et 20<sup>e</sup> siècles, dont il est question plus loin.

31. Basé sur des données de 2003 de Maddison (2008).

32. Commission européenne, 2001.

33. Miles, 2007.

34. PIB mesuré en dollars constants internationaux de 1990 à partir de données de Maddison (2008).

35. Une zone est définie comme étant à prédominance urbaine (ou rurale) si plus de 50 % de population vivent en zones urbaines (ou rurales). Une zone est également classifiée comme telle si la part urbaine de sa population est comprise entre 15 et 50 % lorsqu'elle comporte un centre urbain de plus de 500 000 habitants (1 million pour le Japon) qui représentent plus de 25 % de la population totale de la zone.

36. La prudence est requise dans ce cas. Il se peut que l'augmentation de l'avantage de salaire aux États-Unis durant cette période ait moins à voir avec une meilleure qualité de vie dans les villes qu'avec les effets de baisses importantes dans les prix relatifs des denrées agricoles (Barro & Sala-I-Martin, 2004, p. 470).

37. Ces estimations de la consommation urbaine et des parts urbaines de la population sont basées sur des enquêtes nationales auprès des ménages pour différentes années, suivant leur disponibilité.

38. Comme nous le verrons plus tard avec la Chine, toutefois, ce n'est pas le cas de tous les pays en développement. Bien qu'il existe une relation inversement proportionnelle, à travers les provinces chinoises, entre la part urbaine et le rapport des revenus urbains aux revenus ruraux, ce rapport est à la hausse depuis la fin des années 90.

39. L'accès à l'eau est, ici, défini en tant que tout accès à des « sources d'eau améliorées ». Ces sources varient en fonction du contexte local mais incluent les puits, les robinets collectifs, l'eau sous conduite et les camions vendant l'eau. De même, l'hygiène fait référence à une variété d'équipements qualifiés tels que les latrines et communs.

40. Les pays inclus dans l'échantillon : Bangladesh, Bénin, Bolivie, Burkina Faso, Cameroun, Colombie, Egypte, Ghana, Guatemala, Haïti, Inde, Indonésie, Kazakhstan, Kenya, Malawi, Mali, Maroc, Mozambique, Namibie, Népal, Nicaragua, Nigeria, Ouganda, Pérou, Philippines, République dominicaine, Tanzanie, Tchad, Turquie, Vietnam, Zambie et Zimbabwe.

41. Gwatkin *et al.*, 2007.

42. Satterthwaite *et al.*, 2007.

43. The Economist, 2007.

44. Satterthwaite *et al.*, 2007.

45. Satterthwaite *et al.*, 2007.

46. Les données sur la population de Delhi proviennent des Nations Unies (2006).

47. Smith, 1989.

48. Crafts, 2008.

49. Williamson, 1982.

50. The Economist, 2007.

51. Satterthwaite *et al.*, 2007.

52. Ce chiffre, de même que les autres chiffres relatifs aux parts urbaines historiques citées dans cette section, est basé sur la définition d'une zone urbaine en tant que ville de plus de 5 000 habitants et provient de Bairoch et Goertz (1986). Tous les chiffres de cette section concernant les parts urbaines et les populations des pays en développement contemporains sont tirés, ou calculés sur base de données tirées de Nations Unies (2006). Comme précisé plus haut, l'usage de cette base de données en vue de comparer les *changements* dans les parts urbaines à travers les pays n'est pas aussi problématique que son usage pour comparer les *niveaux* de ces parts urbaines à travers les pays.

53. Cet échantillon comprend l'Allemagne, la Belgique, le Danemark, l'Espagne, la Finlande, la France, la Grèce, l'Italie, la Norvège, les Pays-Bas, le Portugal, le Royaume-Uni, la Suède et la Suisse. Cette composition a été déterminée par la disponibilité des données historiques dans Bairoch et Goertz (1986).

54. La figure 1.15 illustre un certain nombre de pays qui, selon les Nations Unies (2006), ont enregistré un changement positif dans leurs parts urbaines entre 1985 et 2005. Une poignée de pays comptant des populations de plus de 1 million d'habitants ont connu une « urbanisation négative » durant cette période (par exemple, l'Arménie, l'Estonie, la Géorgie, le Kirghizistan, la Lettonie, la Moldavie, l'Ouzbékistan et le Tadjikistan). Bien que les définitions d'une zone urbaine n'aient pas changé dans ces pays, la tendance à la baisse des parts urbaine pourrait, dans ces cas, être liée à la dissolution de l'Union soviétique. Deux autres pays (la République tchèque et la République slovaque) faisaient partie de l'ancienne Tchécoslovaquie et la dissolution de cette dernière, ainsi que la sortie de l'économie planifiée, pourraient avoir affecté leurs parts urbaines. Des six pays restants (les Emirats arabes unis, l'Irak, la Maurice, la Papouasie-Nouvelle-Guinée, le Sri Lanka et la Zambie), certains ont des définitions non conventionnelles ou changeantes d'une zone urbaine. Celle de la Papouasie-Nouvelle-Guinée, par exemple, est un centre de 500 habitants ou plus, un seuil inhabituellement bas, tandis qu'aux Émirats arabes unis, la population urbaine se mesure à la population de neuf villes.

55. Satterthwaite, 2007.

56. Nations Unies, 2006.

57. Cette conclusion se base sur une estimation historique de la croissance de la population urbaine des États-Unis obtenue en combinant les données historiques des parts urbaines de Bairoch et Goertz (1986) aux données historiques sur les tailles des populations des pays de Maddison (2008).

58. Gwatkin *et al.*, 2007.

59. Gwatkin *et al.*, 2007.

60. Woods, 2000.

61. Williams & Galley, 1995.

62. Orwell, 1937.

63. Crafts, 2008.

64. Williamson, 1990.

65. Stockel, 2002.

66. Kim & Margo, 2004.

## Chapitre 2

1. Armstrong & Taylor, 2000, voir notamment le chapitre 8.

2. Beaumier, 1998.

3. Krugman, 1991, pp. 11–13.

4. Voir par exemple Barro & Sala-I-Martin, 2004.
5. OCDE, 2007, p. 14.
6. Blanchard & Katz, 1992.
7. OCDE, 2006, p. 13.
8. Site web de l'Institut national de la statistique français.
9. Groupe de travail sur les comptes nationaux des Länder, 2007.
10. Ce schéma est bien connu des spécialistes du développement, sous le nom de « courbe de Kuznets », du nom du Prix Nobel d'économie Simon Kuznets. Bien que cette courbe décrive la relation entre le développement économique d'un pays et l'inégalité de revenu de ses habitants, l'hypothèse avancée par Kuznets pour expliquer cette relation correspond à celle qui sous-tend la relation entre inégalité spatiale et développement décrite dans ce chapitre.
11. Poncet, 2006.
12. Buys, Deichmann & Wheeler, 2006.
13. Poncet, 2005.
14. Poncet, 2006.
15. Tobler, 1970.
16. Angeriz, McCombie & Roberts, 2008.
17. Lipsey & Nakamura, 2006.
18. Henderson, Kuncoro & Nasution, 1996.
19. Deichmann *et al.*, à paraître.
20. Henderson, Shalizi & Venables, 2001.
21. <Référence non précisée>
22. Aghion & Williamson, 1998, pp. 144–51.
23. Taylor & Williamson, 2006.
24. Angeriz, McCombie & Roberts, 2008.
25. Fingleton, 2003.
26. Deichmann *et al.*, 2005.
27. Hering & Poncet, 2007.
28. Da Mata *et al.*, 2007.
29. Paillacar, 2007.
30. Head & Mayer, 2006.
31. Collier, 2007.
32. Estimations produites à partir de la base de données sur l'activité économique organisée selon la géographie, du professeur Nordhaus, compilée à partir d'informations collectées en 1990.
33. Des séries chronologiques sur la concentration spatiale ont été constituées pour 10 pays, bien qu'avec seulement deux observations pour certaines d'entre elles. Les pays inclus dans l'échantillon sont le Canada (1890–2006), l'Espagne (1850–2000), la France (1801–1999), les Pays-Bas (1850–2006), le Japon (1900–2000), les États-Unis (1960–2000), le Brésil (1960–2004), le Chili (1975–2004), la Thaïlande (1975–2004), l'Indonésie (1989–2005) et les Philippines (1980–2005). À l'exception de la France, de l'Espagne et des Pays-Bas, où la population est utilisée, la masse économique est mesurée en fonction du PIB. Les données proviennent de plusieurs sources mais, comme cela est expliqué ci-dessous, la combinaison des sources d'information ne constitue pas un problème important car la mesure de la concentration – un taux – est indifférente à divers indicateurs.
34. Dans les développements qui suivent, la mesure de la concentration est définie selon la méthode suivante. Premièrement, nous estimons la part hypothétique du PIB d'une zone en partant de l'hypothèse d'une répartition spatiale uniforme du PIB sur le territoire national. Deuxièmement, nous identifions la zone ayant effectivement la plus grande part du PIB national. Troisièmement, nous divisons la part de PIB effective de cette zone de pointe par sa part hypothétique (répartie uniformément dans l'espace) pour obtenir notre mesure de la concentration spatiale. Par exemple, si la zone de pointe a une part effective du PIB national de 10 % et une part hypothétique de 2 %, nous obtenons une mesure de la concentration égale à 5.
35. Dans cette section, la mesure de la concentration concerne uniquement le niveau de concentration (densité) de la zone de pointe de chaque pays. Aucune information n'est fournie sur la répartition spatiale de la densité entre les autres zones du pays.
36. Chiffres du PIB par habitant d'après l'ouvrage de Maddison (2008).
37. Krugman, 1991, pp. 11–13.
38. Ingram & Whitehead, 2008.
39. La source des informations est un ensemble de plus de 120 enquêtes auprès des ménages dans 75 pays, avec deux ans d'observation dans certains pays. Pour chaque pays et année, nous estimons la consommation des ménages individuels. Dans certains pays, seules les données concernant les revenus des ménages sont disponibles. Puis nous agrégeons la consommation des ménages en une consommation totale des ménages pour chaque région de recensement du pays. La mesure de la concentration pour un pays est représentée par la plus grande part régionale de consommation des ménages. Voir l'ouvrage de Gill & Goh, 2007, pour les détails sur la base de données et la méthodologie.
40. La source des informations est la base de données *Geographically Based Economic Database* du professeur William Nordhaus de l'université de Yale. Cette base de données porte sur la population, le produit intérieur brut et les zones territoriales sous-nationales de plus de 90 pays.
41. Dans la réalisation de comparaisons entre pays, le recours à des cellules de quadrillage standardisées permet d'éviter les erreurs transversales, à savoir les variations de mesure liées au nombre de partitions. Comme dans la procédure d'estimation du coefficient de Gini spatial, nous classons les cellules du quadrillage territorial par ordre décroissant en fonction de leur densité de PIB et traçons point par point la zone territoriale cumulative sur l'axe horizontal par rapport au produit intérieur brut cumulatif sur l'axe vertical. Puis nous appliquons une fonction polynomiale aux données pour prédire la part du PIB dans les 5 % les plus denses de la superficie territoriale du pays.
42. Le coefficient de Gini spatial étudie la répartition de la densité sur toute la superficie territoriale d'un pays. Il est égal à zéro si la densité économique est répartie de manière homogène à travers l'espace, et égal à un si toute la production du pays est concentrée dans une cellule unique du quadrillage territorial. Le calcul du coefficient de Gini spatial de la densité du PIB se déroule en trois étapes. Premièrement, les cellules du quadrillage sont classées par ordre décroissant en fonction de la densité de la masse économique (PIB par kilomètre carré). Deuxièmement, les parts cumulatives des zones territoriales sont dérivées et une série de parts cumulatives du PIB par cellule de quadrillage est établie. Troisièmement, ces deux mesures sont reportées sur un tracé point par point l'une par rapport à l'autre pour produire une courbe de Lorenz, et le coefficient de Gini spatial est calculé comme le rapport de la zone entre la ligne de répartition uniforme et la courbe de Lorenz à la zone située sous la ligne de répartition uniforme.
43. Krugman, 1993.
44. Sur la base de dollars internationaux Geary-Khemis constants de 1990, Maddison (2008).
45. Le coefficient de variation est passé de 0,107 à 0,148 (Crafts 2005).
46. Comparaison fondée sur les chiffres du PIB par habitant d'après Maddison (2008).
47. Roberts, 2004.
48. Barro & Sala-I-Martin, 1992.

49. Green, 1969.
50. Nous définissons la mesure du bien-être comme le produit brut par habitant de chaque cellule, et la disparité spatiale comme le rapport du produit brut par habitant de cellule le plus élevé au produit brut par habitant de cellule le plus faible. D'autres mesures des inégalités spatiales – telles que la différence entre le 90<sup>e</sup> centile et le 10<sup>e</sup> centile et la différence entre la moyenne des 10 grilles les plus élevées et la moyenne des 10 grilles les moins élevées – et coefficients de variation produisent des schémas stylisés identiques.
51. Pour chaque pays et chaque année, nous estimons une régression de Mincer avec la consommation des ménages par habitant comme variable dépendante, un ensemble d'emplacements fictifs comme variables indépendantes et des caractéristiques de ménage standard pouvant être observées (telles que la taille des ménages, le niveau d'éducation, le sexe, l'âge et le statut conjugal de la personne à la tête du ménage) comme variables témoins. Les variables d'emplacements sont de vastes régions de recensement. La différence entre le coefficient maximal et le coefficient minimal sur les variables d'emplacements fictifs constitue notre mesure de la disparité de la consommation entre les zones de pointe et les zones retardataires, purement en raison de l'emplacements.
52. Nous estimons la relation entre la disparité spatiale et le PIB par habitant en rassemblant les estimations de disparité issues de chaque enquête auprès des ménages dans une analyse de régression qui tient également compte du nombre de régions de recensement dans chaque pays et de la superficie territoriale de chaque pays. Nous déduisons de ce procédé que la relation inverse entre les disparités spatiales de consommation et le niveau de développement résiste à des caractéristiques de modèles variées (c'est-à-dire à l'utilisation de différents groupes de variables témoins).
53. Ces estimations sont exprimées en dollars EU de 2000 pour les années de réalisation des enquêtes auprès des ménages dans les années 2000.
54. Yemtsov, 2005.
55. Kanbur & Zhang, 2005 ; Milanovic, 2005.
56. Demurger *et al.*, 2002.
57. Banque mondiale, 2007.
58. La Géorgie a été le seul pays de la région à ne pas connaître une réduction de pauvreté en termes absolus sur cette période. Douthat, Poe & Cutler, 2006, p. 52, et Banque mondiale, 2005.
59. Ferreira, 2000.
60. Chiffres du PIB par habitant d'après Maddison (2008).
61. Naudé & Krugell, 2006.
62. Cardenas & Ponton, 1995.
63. Hill, Resosudarmo & Vidyattama, 2007.
64. Nitinant, 2008.
65. Dang, 2008.
66. D'après PNUD (1997) et PNUD (2005).
67. Garcia-Verdu, 2005 ; Fuentes & Montes, 2004.
68. Ministère égyptien de la planification et PNUD, 2004.
69. Commission de la planification du gouvernement indien, 2002.
70. Conseil national srilankais pour le développement économique et PNUD, 2005.
71. Gouvernement du Sri Lanka, 2008.
72. Ministère kenyan de la planification et du développement national et PNUD, 2005.
73. Smith, 1979, p. 122.
74. Venables, 2006.
75. Chang, 2005.
76. Hanson, 1998.

77. Demurger *et al.*, 2002.

78. He, 2008.

79. Venables, 2006.

80. Crafts, 2005, tableau 4, p. 59.

81. Calculs pour l'année 2005, fondés sur les données de l'Annuaire statistique 2006 de la Chine, <http://www.stats.gov.cn/tjsj/ndsj/2006/indexeh.htm>.

82. Les chiffres du PIB par habitant pour Shanghai et Guizho ont été calculés pour 2005 en multipliant les estimations de la performance provinciale relative par l'estimation du PIB par habitant national fournie par Maddison. Les chiffres sont exprimés en dollars internationaux de 1990. De même, les comparaisons avec la Grande-Bretagne sont fondées sur les données fournies par Maddison, dans Maddison (2008).

### Chapitre 3

1. Chiffres basés sur Maddison, 2006. Entre 1820 et 1998, le PIB est passé de 694,4 milliards de dollars à 33.725,9 milliards de dollars internationaux de 1990. Durant cette période, la population est passée de 1,04 milliard à 5,3 milliards d'habitants, soit cinq fois plus à raison d'un pour cent par an.

2. Ces estimations sont basées sur la base de données du projet G-Econ compilée à la Yale University (voir Nordhaus, 2006). Cette base de données fournit les estimations de PIB, de populations et des zones de superficie de terres par quadrillage d'environ 100 km sur 100 à l'équateur. Ces chiffres sous-estiment vraisemblablement la concentration réelle.

3. Ohmae & Kevich, 1990.

4. Les chiffres incluent les frontières terrestres entre états-nations seulement. Les frontières entre colonies au 19<sup>e</sup> siècle ou du début du 20<sup>e</sup> siècle ne sont donc pas prises en compte.

5. Blake, 2005.

6. La mesure rend compte de quatre indicateurs représentant les restrictions sur les flux de biens, de capitaux de populations et d'idées : (1) tarifs moyens (données de la Banque mondiale), (2) ouverture des capitaux (Chinn et Ito, 2006), (3) proportion des pays pour lequel un visa est nécessaire à l'entrée pour les visiteurs (Neumayer, 2006), et (4) un indice de liberté de la presse incluant des informations telles que le filtrage Internet (Reporters sans frontières, 2007). Ces mesures sont étudiées plus en détails plus loin dans ce chapitre. Tous les indicateurs ont été normalisés et leur échelle revue, depuis les frontières les plus ouvertes aux plus fermées, et totalisés. Un indice basé sur les tailles de classement donne des résultats similaires. Les données font généralement référence à 2005 ou 2006 mais, dans certains cas, ils font référence à 2004. Pour certains pays, seuls 3 indicateurs sur quatre étaient disponibles, les valeurs manquantes ont été remplacées par la moyenne globale. Parmi les plus grands pays affectés : l'Afghanistan, Cuba, la République démocratique du Congo, la Serbie et le Monténégro, le Tadjikistan et le Yémen. L'indice inclut la plupart des obstacles et des divisions. Par exemple, des législations et des réglementations incompatibles peuvent affecter le bien-être d'un pays. Le besoin de certifier les semences agricoles nouvellement développées dans chaque pays respectif a ralenti le développement de variétés améliorées pour une révolution écologique en Afrique qui permettrait d'améliorer la sécurité alimentaire et le revenu.

7. Il existe plusieurs indices de mondialisation qui retiennent des aspects d'obstacles internationaux similaires. Par exemple, l'indice KOF de mondialisation ([globalization.kof.ethz.ch](http://globalization.kof.ethz.ch)). Toutefois, ces indices combinent généralement les réglementations des pays comme les niveaux de tarifs avec des effets variables, tels que la part



des exportations sur le PIB. Pour l'analyse illustrative dans ce chapitre, nous nous sommes strictement intéressés à la manière dont les pays gèrent l'interaction économique.

8. Voir McCallum (1995) et Helliwell (2002).
9. Anderson & van Wincoop, 2003 ; Anderson & van Wincoop, 2004.
10. Bhagwati & Srinivasan, 2002; Alcalá & Ciccone, 2004.
11. Rodriguez & Rodrik, 2000 ; Slaughter, 2001.
12. Banque mondiale, 2007b.
13. Kee, Nicita et Olarreaga (2006) développent des mesures des restrictions aux échanges qui incluent certains de ces aspects. Disponibles à un plus petit ensemble de pays que l'indice du tarif moyen, ce sous-ensemble indique une forte corrélation avec ce dernier.
14. Voir Chinn et Ito (2006). L'indice d'ouverture des capitaux Chinn-Ito est issu du Rapport annuel FMI sur AREAER. Il s'agit du premier composant des quatre variables binaires reportées : l'existence de différents taux de change, les restrictions sur compte courant, les opérations sur les comptes de capitaux et exigence de cession des produits des exportations. Voir Chinn et Ito (2006). Les valeurs d'origine des indices ont été redéfinies : 0 {restrictions les plus faibles sur l'ensemble des pays} et 100 {restrictions les plus fortes}. Les moyennes régionales ne sont pas pondérées.
15. McKenzie, 2001 ; Kose, Prasad, Rogoff & Wei, 2006 ; Chinn & Ito, 2006 ; Henry, 2007.
16. Quinn & Toyoda, 2006.
17. Bekaerta, Harveyb & Lundblad, 2005.
18. Kose, Prasad, Rogoff & Wei, 2006.
19. Pritchett, 2006.
20. La quantification de ces bénéfices est difficile. Toutefois, une étude récente estime qu'une augmentation de 3 % de la main-d'œuvre des pays industrialisés pourrait apporter un gain de 356 milliards de dollars (Banque mondiale, 2005).
21. Pritchett, 2006.
22. Neumayer, 2006.
23. McKenzie, 2005.
24. Linden, Kraemer & Dedrick, 2007. Un autre exemple de l'importance des activités à forte intensité de connaissance est donné par Oppenheimer, 2008 : sur chaque tasse de café cultivé en Amérique latine, consommée par un Américain (des États-Unis), seulement 3 % du prix revient aux fermiers de la région. Le reste finance l'ingénierie, le traitement, l'enseignement, la commercialisation et autres activités à forte intensité de connaissance. Celles-ci sont, dans la plupart des cas, basées hors de la région.
25. Criscuolo, Haskel & Slaughter, 2004.
26. Brunetta & Weder, 2003 ; Keefer & Khemani, 2005.
27. Données disponibles en ligne sur <http://www.rsf.org>.
28. Gallup, Sachs & Mellinger, 1999.
29. Voir Collier (2007).
30. Alesina & Spolaore, 2003, p. 81.
31. Winters & Martin, 2004.
32. Alesina, Devleeschauwer, Easterly, Kurlat & Wacziarg, 2003.
33. Alesina, Devleeschauwer, Easterly, Kurlat & Wacziarg, 2003.
34. Collier, 2007.
35. Spolaore & Wacziarg, 2005.
36. Simmons, 2006.
37. Blake, 2005.
38. Collier (2003, 2007) et Miguel, Satyanath et Sergenti (2004) montrent que l'impact peut également avoir un effet inverse. En se basant sur des données relatives aux pays africains sur la période 1981-1999 et en utilisant les données pluviométriques pour corri-

ger une endogénéité potentielle, ils estiment qu'un choc de croissance négatif de 5 % augmente de moitié la probabilité d'un conflit dans l'année suivante.

39. Voir note 2 pour la source des données. Ces données par quadrillage peuvent toutefois sous-estimer la concentration car ces estimations sont basées sur les données de 1990 et les zones à forte concentration se sont vraisemblablement développées plus rapidement que les zones à faible concentration.
40. Maddison, 2006.
41. Bairoch, 1982.
42. Tilly, 1990.
43. Maddison, 2006.
44. Voir encadré 0.3 pour la définition des régions du RDM.
45. Disdier & Head, 2006.
46. Leamer, 2007 souligne ce point.
47. Bourguignon & Morrisson, 2002b ; Banque mondiale, Plateforme de données sur le développement (DEC DG).
48. Morrisson & Murin, 2005.
49. Maddison, 2006.
50. Bourguignon & Morrisson, 2002a.
51. Collier, 2007.
52. Cutler, Deaton et Lleras-Muney (2006) traitent des moteurs de la baisse des taux de mortalité qui ont mené à ces augmentations de longévité.
53. Morrisson & Murin, 2005.
54. Les chiffres relatifs à l'inégalité peuvent sous-estimer les véritables disparités entre les résultats pour le capital humain. Les années de scolarisation ne font référence qu'à l'éducation primaire et secondaire et, par conséquent, ont une valeur maximale inhérente. De nombreux pays développés ont essentiellement atteint un maximum naturel il y a quelques temps mais ont réalisés des progrès supplémentaires dans la qualité de l'éducation et dans l'expansion de l'enseignement supérieur. Les pays en développement ont rattrapé une bonne partie de leur retard sur le plan de l'éducation primaire et secondaire, ce qui est moins le cas pour les autres dimensions de capital humain.
55. Cohen & Soto, 2007.
56. Ces chiffres peuvent surestimer quelque peu les améliorations car aucune donnée n'est disponible pour plusieurs pays probablement parmi ceux aux performances les plus médiocres.
57. Baumol, 1986 ; De Long, 1988 ; Barro & Sala-I-Martin, 1992 ; Quah, 1996.
58. Maddison, 2006. Les données pour l'Europe de l'Est antérieures à 1990 sont probablement quelque peu moins fiables.
59. Lederman, Maloney & Servén, 2005.
60. Pallage & Robe, 2003.
61. Nordhaus, 2006.
62. Snow, Craig, Deichmann & Marsh, 1999.
63. Caselli, 2005.
64. Easterly & Levine, 2001.
65. Baldwin, Martin & Ottaviano, 2001.
66. Puga & Venables, 1999 ; Shatz & Venables, 2005.
67. Levinson, 2006.
68. Economic Intelligence Unit, 2007.
69. Wolf, 2004. D'autres toutefois, tels que Bordo, Eichengreen et Irwin (1999), pensent que les échanges et les marchés de capitaux sont plus intégrés aujourd'hui.
70. Leamer, 2007.
71. Selon les données Comtrade des Nations Unies pour 2004 et en utilisant les chiffres rapportés par la Chine, par exemple, le Japon a un excédent commercial de production de 21 milliards de



dollars EU avec la Chine, la République de Corée 34 milliards de dollars EU, la Thaïlande 6 milliards de dollars EU, les Philippines 5 milliards de dollars EU et l'Indonésie 1 milliard de dollars EU.

72. New York Times, 22 février 1999.

## GEM 2

1. Baldwin & Wyplosz, 2004 ; Crafts & Toniolo, 1996.
2. Baldwin, à paraître.
3. Baldwin, 1995.

## Chapitre 4

1. Smith, 1979, p. 21.
2. Voir Glaeser, Kolko & Saiz, 2001; Sinai & Waldfogel, 2004.
3. La discussion sur les économies d'agglomération remonte aussi loin dans le temps que les considérations de Smith sur la spécialisation et la division du travail (Smith, 1979) ; les informations sur les retombées de Marshall, les recherches et les processus adaptés et le partage des intrants (Marshall, 1890) ; et, plus récemment, les liens d'offres inter-branches (Chinitz, 1961), apprendre par la pratique (Arrow, 1962) et les échanges d'idées et d'innovations (Jacobs, 1969).
4. McCann, 2001, p. 56.
5. Voir, par exemple, Holmes & Stevens (2002) et Vernon (1960).
6. Head *et al.* (1994) et Smith et Florida (1994) identifient une forte préférence des assembleurs automobiles japonais à s'installer les uns près des autres de sorte à tirer profit des effets d'entraînement en amont et en aval. Hammond et Von Hagen (1994), se penchant sur l'emploi dans quatre villes américaines et trois industries à deux chiffres, trouvent que le partage de main-d'œuvre a tendance à être plus fort dans les marchés en expansion tandis que le partage d'actifs est plus important dans les marchés à maturité. Holmes (1999) fournit les observations les plus directes et convaincantes du partage d'intrants en tant que source d'économies d'agglomération : l'industrie du bas collant est concentrée en Caroline du Nord avec 62 % de l'emploi national et une intensité d'intrants achetés de 53 %, contre 40 % nationale. Cette tendance est également constatée dans d'autres industries. Holmes (1999) examine l'industrie du textile et y trouve des indications en faveur du partage d'intrants. Plus particulièrement, il constate une corrélation entre la taille de l'industrie textile en un lieu donné et la présence de fournisseurs d'intrants locaux spécialisés dans cette industrie.
7. Costa & Kahn, 2000.
8. Voir Vives (1996), Bikhchandani, Hirshleifer et Welch (1998) et Sobel (2000) pour des enquêtes sur les travaux consacrés à l'apprentissage social.
9. Marshall (1890) explique que les villes favorisent la diffusion des innovations et idées tandis que Jacobs (1969) souligne comment l'environnement offert par les villes augmente les chances de génération de nouvelles idées. Lucas Jr (1988) suggère également que l'apprentissage ne comprend pas seulement la technologie de pointe mais aussi une connaissance mondaine incrémentielle (le comment, le qui est qui, etc.) à travers des communications intentionnelles et non intentionnelles, et que les villes sont le meilleur endroit pour la transmission de connaissance.
10. Marshall (1890), *Principles of Economics*, livre IV.
11. Jaffe, Trajtenberg & Henderson, 1993. Jaffe (1986) trouve des indications de retombées locales de recherche et développement (R&D) parmi 432 entreprises américaines où le nombre de brevets par dollar dépensé dans la R&D est plus élevé pour les firmes loca-

lisées dans les zones où les dépenses en R&D sont supérieures à la moyenne.

12. Rauch (1993) montre que les salaires sont plus élevés où les niveaux moyens d'éducation sont supérieurs, car les travailleurs y sont plus productifs et les employeurs disposés à payer des salaires élevés dans le cadre de la concurrence pour la main-d'œuvre. Moretti (2000) constate un effet positif des diplômés de l'enseignement supérieur sur les niveaux de salaires d'une ville. Charlot et Duranton (2003) utilisent des données d'enquêtes pour montrer que la communication sur le lieu de travail est plus extensive en milieu urbain et que cette communication augmente les salaires.

13. Voir, par exemple, Shefer (1973), Mera (1973), Segal (1976), Kawashima (1975), Sveikauskas (1975), Moomaw (1981) et Moomaw (1983), Bartlesman, Caballero et Lyons (1994) et Tabuchi (1986).

14. Henderson, Shalizi & Venables, 2001.

15. Angeriz, McCombie & Roberts, 2008.

16. Du nom de trois économistes : Alfred Marshall, Kenneth Arrow et Paul Romer (Glaeser et autres 1992).

17. Hanson, 1996.

18. Voir [www.referenceforbusiness.com/industries/Textile-Mill/Women-s-Full-Length-Knee.html](http://www.referenceforbusiness.com/industries/Textile-Mill/Women-s-Full-Length-Knee.html).

19. Donsky, 1990.

20. Bureau américain des statistiques.

21. Jacobs, 1969.

22. Voir, par exemple, Henderson (1986), Henderson, Kuncoro et Turner (1995), Nakamura (1985), Hammond et Von Hagen (1994), Sveikauskas (1988), Greytak et Blackley (1985), Glaeser *et alii* (1992) et Bernstein et Nadiri (1988).

23. Henderson, Kuncoro et Turner (1995), basé sur huit industries manufacturières dans 224 régions métropolitaines des États-Unis entre 1970 et 1987. Combes (2000) donne des résultats similaires pour la France.

24. Roberts et Setterfield (2007).

25. Carlton (1983), Wheeler et Mody (1992), Carlino (1979) et Hay (1979) constatent que la concentration et l'activité industrielle sont favorables à l'influence des investissements d'entreprises américaines et les décisions d'établissement géographique.

26. Banque mondiale, 2006.

27. Holmes et Stevens (2002) examinent la relation entre la taille des entreprise et celle des villes pour les industries aux États-Unis et interprètent leurs conclusions comme des indications d'une productivité accrue associée à une concentration qui permet aux usines de s'agrandir.

28. Holmes (1999) et Henderson (2005).

29. Davis et Weinstein (1999), examinant la production à travers les préfectures japonaises, constatent que la production d'une industrie est concentrée où la demande pour le produit de cette industrie est relativement forte. Wheat (1986) et Glaeser *et alii* (1992) trouvent des éléments selon lesquels l'emploi manufacturier se développe plus rapidement dans les régions infranationales sujets à une croissance démographique rapide. Justman (1994) identifie de forts co-mouvements de l'offre locale et de la demande locale d'industries manufacturières dans les villes américaines.

30. Comme le font observer Glaeser *et alii* (1992), « les avancées intellectuelles décisives doivent traverser plus rapidement les couloirs et les rues que les océans et les continents » (p. 1127).

31. Feldman et Audretsch (1999).

32. Sur ce point, voir Feldman et Audretsch (1999), pp. 409-429.

33. Sur ce point, voir Venables (2006), pp. 61-85.

34. Burchfield, Overman, Puga & Turner, 2003.
35. Pratten (1988)
36. Junius (1997)
37. Sur 27 coefficients d'échelle estimés, 23 affichent des rendements d'échelle croissants, pour la plupart supérieurs à 4 %, résistants à diverses spécifications de la fonction de production (Griliches et Ringstad, 1971, et Ringstad, 1978).
38. Baldwin et Gorecki (1986).
39. Owen (1983) pour l'Europe et Scherer (1980) et Hall (1988, 1990) pour les États-Unis.
40. Des rendements d'échelle au niveau de l'industrie de l'ordre de 1,30 sont constatés pour plusieurs industries manufacturières américaines (voir Paul et Siegel, 1999) tandis que des données chiliennes de niveau usine pour huit industries affichent une élasticité d'échelle comparable, entre 1,20 et 1,44 (Levinsohn et Petrin, 1999).
41. Antweiler et Trefler (2002) pour 71 pays sur la période 1972-1992.
42. L'estimation d'élasticité d'échelle moyenne de 1,051 se trouve dans les limites des estimations aux États-Unis (Basu, 1995, Basu et Fernald, 1997) et au Canada (Fuss et Gupta, 1981).
43. Voir Roeger (1995) pour les États-Unis et Oliveira Martins *et alii* (1996) pour l'OCDE.
44. Junius (1997).
45. Roeger (1995).
46. Kalish et Gilbert (1973) documentent les rendements croissants des services bancaires ; Hughes et Mester (1998) trouvent que, à mesure que l'échelle augmente, les banques économisent sur les ressources pour gérer les risques et préserver le capital. Calem (1994) et Hughes et alii (1999) suggèrent que l'expansion géographique des succursales de banques produit des gains d'efficacité d'échelle grâce à une volatilité moindre des dépôts, des rendements escomptés supérieurs et un risque plus diversifié. Il existe également des indications de rendements d'échelle croissants dans les activités de traitement de données (par exemple : Hancock, Humphrey et Wilcox, 1999, pour les systèmes de paiement ; Makammaki, 1999, et Makammaki et Hasan, 2001, pour les opérations commerciales).
47. Bossone et Lee (2004), à partir d'un échantillon de 875 banques commerciales provenant de la base de données Bank Scope de FitchLBCA.
48. Instituto de Pesquisa Economica Aplicada (<http://ipeadata.gov.br>).
49. Données de la Banque mondiale, 2007.
50. Devereux *et al.* (2004) pour le Royaume-Uni ; Ellison et Glaeser (1997) pour les États-Unis et Maurel et Sedillot (1999) pour la France.
51. Rosenthal & Strange, 2007.
52. Duranton et Overman, 2002.
53. Henderson, Shalizi & Venables, 2001.
54. Henderson, 1999.
55. Kim, 1995.
56. Henderson, Lee & Lee, 2001.
57. Audretsch et Feldman, 1996.
58. Krugman (1991) note que « les exemples actuels de localisation les plus éloquents sont en fait basés sur les services plutôt que sur la fabrication et que la technologie encouragera une plus grande localisation des services » (p. 66).
59. Martin, 2005.
60. Feldman (1994) explique qu'aux États-Unis, les services tels que l'activité d'innovation ou à forte intensité de connaissance, se sont concentrés de manière bien plus dense que la fabrication.
- Audretsch et Feldman (1996), selon le compte des introductions de nouveaux produits par l'administration des petites entreprises de 1982, concluent que les industries orientées sur le savoir, ont une activité d'innovation plus concentrée au plan spatial. Dekle et Eaton (1999) fournissent des indications selon lesquelles les économies externes sont, grâce au groupement, même plus fortes pour les services aux entreprises que pour les activités de fabrication. Feldman et Audretsch (1999) concluent que les secteurs où la R&D, la recherche universitaire et la main d'œuvre qualifiée sont importants, les intrants tendent à être plus concentrés au plan spatial.
61. Kolko, 2007.
62. Fafchamps & Desmet, 2000.
63. Martin, 2005.
64. En 2004, le reste de l'emploi non agricole était réparti entre le transport et le commerce (22 %) et la foresterie, les services publics et la construction (7 %) (Kolko, 2007).
65. Kolko, 1998.
66. Desmet et Fafchamps, 2006.
67. À l'extrémité supérieure de la distribution, toutefois, l'inverse est vrai, avec de grandes villes perdant des emplois au profit des zones urbaines intermédiaires (Carlino et Chatterjee, 2001 ; Desmet et Fafchamps, 2003).
68. Il y avait bien entendu quelques exceptions, plus spécifiquement dans les travaux de Young, 1928 and Kaldor (voir par exemple, Kaldor 1972). Ces économistes n'ont toutefois pas réussi à fournir des solutions techniques associées à la modélisation de la croissance des rendements d'échelle.
69. Krugman, 1991b.
70. Warsh, 2006 fournit un compte divertissant et précis du progrès intellectuel sur les rendements d'échelle croissants. Les progrès sont basés sur des caractéristiques d'idées particulières, élégamment soulignées chez Romer (1989, 1994). Une idée, une fois développée, peut être utilisée gratuitement par d'autres comme point de départ pour de nouvelles idées, faisant de cette idée une idée « non concurrente », contrairement à la main-d'œuvre, au capital, à la terre et aux autres intrants de production. Bien que les idées ne soient pas concurrentes, elles ne sont généralement ni libres ni non opposables. La proposition d'idées utiles nécessite généralement des efforts, par le secret et l'application des droits de propriété intellectuelle, il est possible d'empêcher des gens à se servir d'idées pour améliorer des produits ou des processus de production, même temporairement. Cette opposabilité résulte du savoir que confère un pouvoir de monopole sur les créateurs de ce savoir. En ajoutant explicitement un savoir aux formules de croissance économique, les économistes reconnaissent la centralité des idées et l'importance d'accroître les rendements, mais cela nécessite également la reconnaissance du foisonnement d'une concurrence imparfaite.
71. Dixit, Avinash et Joseph Stiglitz, 1972.
72. Mills, 1967, Dixit, 1973 et Henderson, 1974.
73. Black & Henderson, 1998 ; Calem & Carlino, 1991 ; Combes, 2000 ; Desmet & Fafchamps, 2006 ; Duranton & Puga, 2001 ; Duranton & Puga, 2003 ; Feldman & Audretsch, 1999 ; Fujita & Ishii, 1998 ; & Glaeser, Kallal, Scheinkman, & Schleifer, 1992.
74. Glaeser & Mare, 2001 ; Henderson, 1986 ; Henderson, Kuncoro, & Turner, 1995 ; Henderson, 1997b ; Henderson, 1997a ; Henderson, 2003a ; Moomaw, 1981 ; Moomaw, 1983 ; Kolko, 1999 ; Nakamura, 1985 ; Rosenthal & Strange, 2001 ; Rosenthal & Strange, 2003 ; Sveikaukas, 1976 ; & Sveikaukas, 1988 .
75. Black & Henderson, 1998 ; Dumais, Ellison, & Glaeser, 1997 ; Eaton & Eckstein, 1997 ; Henderson, 1997a ; Henderson, 1999 ; & Kim, 1995 .

76. Cela a été reconnu en géographie dans des travaux aussi anciens que Christaller, 1933, et Lösch, 1940.

77. Duranton & Puga, 2000.

78. Henderson, 1997 pour les États-Unis, Fujita & Ishii, 1994 pour le Japon et Kolko, 1999 & Henderson, Lee, & Lee, 2001 pour la République de Corée.

79. Henderson, 1997.

80. Glaeser *et al.*, 1995 ; Fafchamps & Desmet, 2000.

81. Henderson, 2005 ; Henderson, Kuncoro & Nasution, 1996.

82. Glaeser et Kahn, 2001.

83. Henderson (1997) pour les États-Unis, Fujita et Ishii (1994) pour le Japon et Kolko (1999) et Henderson, Lee et Lee (2001) pour la République de Corée.

84. Glaeser *et alii* (1992) et Henderson, Kuncoro et Turner (1995).

85. Henderson, Kuncoro et Turner, 1995. Henderson (1997) constate que les plus grands effets sur la productivité par l'emploi de l'industrie spécifique sont retardés de deux à cinq ans car l'apprentissage à partir des voisins prend du temps. Jaffe, Trajtenberg et Henderson (1993) corroborent la lente diffusion dans l'espace de l'information spécifique à la localisation et à l'industrie.

86. La diversité est mesurée par l'inverse de l'indice Herfindal des parts de l'emploi local de secteurs différents.

87. Feldman & Audretsch, 1999.

88. Fujita & Ishii, 1998 ; Duranton & Puga, 2001.

89. Chandler, 1977 ; Kim, 1999.

90. Jones, 1997 ; Yates, 1989, 1991.

91. Kolko, 1998 ; Kolko, 1999.

92. Toffler, 1980, Naisbitt, 1995, Negroponte, 1995, & Knoke, 1996.

93. Feldman & Audretsch, 1999 & Venables, 2006.

94. Kolko, 2000.

95. Black & Henderson (2003) montrent que les villes qui se sont développées de manière très importante (la population de Phoenix a décuplé entre 1950 et 1990) ou ont fortement régressé (la population de Détroit a diminué de moitié durant la même période) sont des exceptions, alors que les tailles relatives des villes américaines sont restées stables au cours du siècle dernier. Eaton et Eckstein (1997) et Dobkins et Ioannides (2001) constatent également une stabilité globale en France, au Japon et aux États-Unis. Ils observent que les populations relatives des 40 principales zones urbaines de France (1876–1990) et du Japon (1925–85) restent essentiellement inchangées.

96. Henderson (1997) et Kim (1995) montrent un taux élevé (0,64) de corrélation de localisation régionale pour les industries à deux chiffres aux États-Unis entre 1860 et 1987 au niveau des États. Dumais, Ellison, et Glaeser (1997) constatent également que pour la plupart des industries, les modèles d'agglomération étaient remarquablement stables entre 1972–92. Henderson (1999) constate la stabilité des modèles de spécialisation sur une période de 30 ans dans une étude des industries à trois chiffres.

97. See, Dunne, Roberts & Samuelson, 1989b ; Dunne, Roberts & Samuelson, 1989a ; Davis & Haltiwanger, 1991 ; Herzog & Schlottmann, 1991.

98. Brezis & Krugman, 1997.

99. Henderson, Kuncoro & Turner, 1995.

100. Van der Linde, 2003.

101. Kolko, 1998.

102. Nations Unies, 2006, fiche 9.

103. Gribbin, 2000, pp. 30–31.

104. Citation d'un haut représentant des Nations Unies, Lars Reutersward, Directeur (basé à Nairobi) du Programme des Nations Unies sur les établissements humains.

105. Citation de Lars Reutersward dans Ward (2006).

106. Nations Unies, 2004.

107. Gill & Kharas, 2007.

108. Au & Henderson, 2006.

109. Rosenthal & Strange, 2004 cité de Hoover & Vernon, 1959 et Vernon, 1960.

110. Shaffer & Santos, 2004.

111. McCrae, 2006.

## Chapitre 5

1. Bureau de statistiques des transports, 2003.

2. Alors que les rendements sur les capitaux engagés varient selon les endroits (entre les zones urbaines et rurales, entre les régions qui réussissent le mieux et celles qui sont à la traîne, et entre les pays riches et les pays pauvres), les rendements marginaux moindres dans un lieu donné peuvent s'expliquer par l'insuffisance de facteurs complémentaires. (Caselli & Feyrer, 2006).

3. En 2000, la Chine a fait partir seulement 458 000 migrants à l'étranger, alors que 120 millions de personnes migraient à l'intérieur du pays. Pendant la seconde moitié des années 90, moins de 300 000 personnes ont émigré du Vietnam, alors que 43 millions de personnes migraient à l'intérieur du pays. Voir Anh, Tacoli & Thanh (2003) dans Deshingkar & Grimm (2004).

4. La migration des zones rurales vers les villes constitue seulement environ un tiers de la croissance des zones urbaines dans le monde. Nam, Serow & Sly (1990) et Deshingkar & Grimm (2004) démontrent que les flots de migration les plus importants à l'intérieur des pays en développement se produisent des zones rurales vers d'autres zones rurales. En Inde, pays dans lequel les migrations permanentes semblent s'être stabilisées, la migration « circulaire » à caractère temporaire – et particulièrement celle des travailleurs de ménages pauvres – est en augmentation.

5. Plus de la moitié de ceux qui migrent vers les États-Unis viennent d'Amérique centrale et du Sud. À peu près la même proportion de migrants vers l'Europe des 15 vient de l'Europe et de l'Asie centrale. Et jusqu'à 70 % des migrants vers le Japon viennent d'autres pays de l'Asie de l'Est et du Pacifique.

6. La plus grosse part de l'émigration en Afrique subsaharienne (plus de 63 %) et en Asie du Sud (34 %) est constituée de personnes qui s'établissent dans des pays de la même région, habituellement dans un pays limitrophe. Voir Ratha & Shaw (2007). Ce phénomène est un héritage partiel de l'ère coloniale ; il est dû au fait que l'établissement des frontières s'est effectuée de façon arbitraire, passant à travers des terres occupées depuis toujours et divisant des partenaires commerciaux de longue date, et même des membres d'un même groupe ethnique.

7. Obstfeld, Shambaugh & Taylor, 2004.

8. Taylor, 1996 ; Obstfeld & Taylor, 2002.

9. Voir Caselli & Feyrer (2006).

10. Voir De Blij (2005) pour une étude des facteurs géographiques et climatiques déterminants des premières migrations.

11. Voir Massey (2003) pour un examen de l'histoire moderne de la migration internationale.

12. Des données statistiques de comparaison entre l'émigration des pays européens et celles du Japon sont disponibles dans Massey (1988).

13. Massey (1988) établit un coefficient de corrélation de 0,59 entre le début de l'ère industrielle (basé sur l'année où le réseau

ferroviaire a dépassé les 1 000 kilomètres) et le commencement des mouvements internationaux de main-d'œuvre sur une grande échelle (définie comme la période pendant laquelle l'émigration a dépassé 10 000 personnes pour la première fois).

14. Voir le site de l'Organisation internationale pour les migrations (OIM) à l'adresse <http://www.iom.int> pour des statistiques à jour. Un migrant international est défini comme une personne vivant dans un pays autre que celui où elle est née (Ozden & Schiff, 2007).

15. Massey, 2003.

16. Ratha & Shaw, 2007.

17. Les exceptions notables sont l'Australie, à cause de son isolement, et Israël, à cause du caractère religieux et politique de la décision d'immigrer.

18. Les experts font ressortir que les politiques d'immigration sélectives, pour séduisantes qu'elles sont aux yeux des gouvernements des pays à revenus élevés, ne sont probablement pas applicables dans d'autres pays de destination appréciés des immigrants. Un élément décisif de succès de ces politiques au Canada et en Australie tient à l'isolement géographique relatif de ces pays, ce qui rend plus facile la gestion et le contrôle des mouvements de personnes lors du passage de leurs frontières.

19. Timmer & Williamson, 1998, cités dans Massey, 2003.

20. Les données les plus fiables disponibles actuellement sous-estiment très probablement le niveau exact de la mobilité interne de la main-d'œuvre. Les recensements et les données provenant d'enquêtes utilisées pour suivre les migrations internes sont notoirement insuffisants. Les recensements et les outils utilisés dans les enquêtes n'arrivent habituellement pas à saisir les mouvements saisonniers de migrants vers des emplois à temps partiel et temporaires, ainsi que les mouvements de migrants qui trouvent du travail dans le secteur non officiel d'une économie ou qui vivent dans des établissements humains non officiels et les mouvements entre zones rurales. Pour une discussion approfondie du caractère limité des données sur les migrations internes, voir Nam, Serow & Sly, 1990 ; Lucas, 1997 ; Bell, 2003 et Deshingkar et Grimm, 2004.

21. Lucas, 1997 cite les études quantitatives de Connell *et al.* (1976) et Skeldon (1986) à l'appui de cette assertion.

22. Rodriguez, 2004.

23. Deshingkar & Grimm, 2004 donnent une description détaillée de la partialité des instruments de collecte de données menant à une sous-estimation systématique des migrations entre zones rurales, et particulièrement la migration temporaire dite « circulaire », qui aboutit à l'« invisibilité » aux yeux des décideurs politiques d'une partie appréciable des mouvements internes de travailleurs, et que seules des études qualitatives au niveau des villages peuvent mesurer. Lucas, 1997 fait ressortir que l'incapacité des premiers ouvrages sur la migration interne à mesurer le mouvement prédominant « d'une zone rurale à une autre » peut s'expliquer par la plus grande visibilité de la croissance urbaine, et par la caractérisation des espaces ruraux dans les premiers modèles théoriques comme des zones homogènes, à l'intérieur desquelles les migrations ne conféraient aucun avantage réel.

24. Borjas, 1990 ; Borjas, Bronars & Trejo, 1992 ; Dunlevy & Bel-lante, 1983.

25. Deshingkar & Grimm, 2004 ; Fonds des Nations Unies pour la population, 2006.

26. Lucas, 1997 ; Lucas, 2003 ; McKenzie & Rapoport, 2007.

27. Schiff & Ozden, 2006.

28. Docquier, 2006.

29. Lucas, 1997.

30. Solow, 1956 ; Swan, 1956.

31. Romer, 1986 ; Lucas Jr., 1988.

32. Un récapitulatif exhaustif récent des théories économiques et des indications empiriques sur la migration interne de la main-d'œuvre, sur lequel la présente sous-section est basée, peut être trouvé dans Lall, Selod & Shalizi, 2006.

33. Todaro, 1969.

34. Harris & Todaro, 1970.

35. Lucas, 1997.

36. Cole & Sanders, 1985 ; Packard, 1997.

37. Romer, 1986 ; Lucas Jr., 1988. Présentation à l'origine dans une allocution en 1985.

38. Lucas Jr., 1988.

39. Lucas Jr., 1988, avec une appréciation de la contribution de Jacobs, 1970.

40. Moretti, 2004 ; Rosenthal & Strange, 2004 ; Ciccone & Peri, 2006.

41. Comme évoqué dans d'autres chapitres de ce rapport, l'économie urbaine offre une série d'arguments en faveur des regroupements qui sont indépendants des retombées pour le capital humain. Par exemple, les villes offrent les grands marchés permettant aux producteurs d'exploiter des gains de productivité à travers des économies d'échelle, ainsi que l'a démontré Faini (1996), et des marchés du travail fournis qui abaissent les coûts d'embauche pour les employeurs. Les regroupements de travailleurs apportent une contribution supplémentaire à la croissance en augmentant les connections en amont et en aval, ainsi que l'ont démontré Adelman & Robinson (1978) dans une étude sur la République de Corée.

42. Clemens, Montenegro & Pritchett, 2008.

43. Ratha & Xu, 2008.

44. Pritchett, 2006.

45. Andrews, Clark & Whittaker, 2007.

46. Cité dans Andrews, Clark & Whittaker, 2007.

47. Aux États-Unis, les taux de migration interne parmi ceux qui sont nés dans le pays ont baissé entre 1850 et 1940, mais ont sensiblement augmenté après, coïncidant avec le taux de croissance économique rapide qui s'est manifesté après la Deuxième guerre mondiale. Voir Rosenbloom & Sundstrom, 2003.

48. Schmertmann, 1992.

49. Fujita & Tabuchi, 1997.

50. Xenos, 2004.

51. Anh, 2003.

52. Timmins, 2005.

53. Au & Henderson, 2006a ; Au & Henderson, 2006b.

54. Shukla & Stark, 1986.

55. Pour des informations probantes sur l'intégration des marchés de la main-d'œuvre aux États-Unis au 19<sup>e</sup> siècle, voir Leber-gott, 1964 ; Margo 2000.

56. Coe & Emery, 2004.

57. Hunt, 1986.

58. Gallaway & Vedder, 1971.

59. Rosenbloom & Sundstrom, 2003.

60. McInnis, 1966.

61. Commission européenne, 2007.

62. Decressin & Fatás, 1994 examinent la dynamique des marchés de l'emploi régionaux en Europe et aux États-Unis. Ils analysent les mécanismes d'ajustement qu'un choc spécifique dans une région typique déclenche dans les marchés de l'emploi régionaux. Pour l'Europe, ils trouvent que, pendant les 3 premières années, la majeure partie du choc est absorbée par des changements dans le



taux de participation, alors qu'aux États-Unis, il se reflète immédiatement dans les migrations.

63. Tabuchi, 1988.
64. Barro & Sala-i-Martin, 1992 ; Brown, 1997.
65. Fujita & Tabuchi, 1997. Toutefois, les auteurs font ressortir que l'inégalité s'est accrue dans un troisième stade, après 1975, quand l'impact des économies d'agglomération a provoqué l'accélération de l'augmentation des revenus dans les grandes zones métropolitaines comme Tokyo.
66. De Brauw & Giles, 2008 sur la Chine, et McKenzie & Rapoport, 2007 sur le Mexique.
67. Overseas Development Institute, 2006.
68. Soto & Torche, 2004.
69. Timmins, 2005.
70. Koola & Özden, 2008.
71. Beegle, De Weerd & Dercon, 2008.
72. Adams Jr., 2006 dans Özden & Schiff, 2007.
73. Acosta, Fajnzylber & Lopez, 2007 dans Özden & Schiff, 2007.
74. Yang, 2008.
75. Banque mondiale, 2007.
76. Garrett, 2005.
77. De Brauw & Giles, 2008.
78. Luong & Zhu, 2008.
79. Iliffe, 1995 sur l'impact historique de la sécheresse sur la répartition de la population en Afrique ; Bryceson, 1999 sur le Sahel et le Soudan ; Hardoy & Satterthwaite, 1989 sur la Mauritanie.
80. Wandschneider & Mishra, 2003, cités dans Deshingkar & Grimm, 2004, sur la migration de 60 000 personnes de Bolangir, dans l'État indien d'Orissa, en 2001, à la suite de la sécheresse.
81. Venables & Kanbur, 2005.
82. Deshingkar & Grimm, 2004 ; Rodriguez, 2004.
83. Docquier, Beine & Rapoport, 2006.
84. Docquier, 2006.
85. Easterly & Nyarko, 2008.
86. Sahn & Stifel, 2003.
87. Anderson & Pomfret, 2005.

## Chapitre 6

1. Certaines de ces tendances ont été causées par l'augmentation des échanges avec l'Europe exprimés en part du PIB. Mais les échanges non-européens ont baissé, même exprimés en tant que part du PIB.

2. Krugman, 1991b ; voir aussi Krugman, 2007.
3. Voir, par exemple, Antweiler et Treffer (2002), qui constatent que le commerce international est alimenté autant par des économies d'échelle que par des différences de dotations naturelles.
4. Limão & Venables, 2001.
5. Gallup, Sachs & Mellinger, 1998.
6. Banque mondiale, 2007.
7. Anderson & van Wincoop, 2004.
8. Cela a aussi signifié des changements dans les échanges entre pays distants, principalement à travers un accroissement des exportations de produits manufacturés (résultant des différences de disponibilité de la main-d'œuvre) et une baisse de la part des produits agricoles (résultant des différences climatiques) en provenance des pays en développement.
9. Rostow, 1960, S. 55.
10. Williamson, 1974.
11. Mitchell, 1964.
12. Crafts, Mills & Mulatu, 2007.

13. Metzger, 1974.
14. Hurd, 1975.
15. Roy, 2002.
16. Mohammed & Williamson, 2004.
17. Harley, 1980.
18. O'Rourke & Williamson, 1994.
19. Yasuba, 1978.
20. Krueger, 2006.
21. Baldwin & Martin, 1999.
22. Krugman, 2007.
23. Combes & Lafourcade, 2005. Une approximation des coûts est établie en utilisant les parts *ad valorem* de la valeur des échanges entre des régions géographiques et les distances, en tenant en compte le fait que le prix réel du transport dépend du réseau physique des transports, de la technologie, des conditions de trafic et de la structure du marché des services de transport.
24. Ivaldi & McCullough, 2007.
25. Gordon, 1990.
26. Hummels, 2007, S. 138–39.
27. Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (différentes années).
28. Tolofari, 1986.
29. Button, 1999.
30. Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, 1970.
31. Gilman, 1983.
32. Les prix d'affrètement sont établis dans des marchés de compétition et cotés en dollars EU. Deux indices d'ajustement sont utilisés pour calculer l'évolution des prix réels : le déflateur du PIB des États-Unis et l'indice des prix pour les produits de base habituellement transportés en navires affrétés.
33. Levinson, 2006.
34. Hummels, 2007.
35. Harrigan, 2005.
36. Hummels, 2001.
37. Evans & Harrigan, 2005. Pour une analyse similaire sur les échanges entre l'Europe de l'Est et de l'Ouest, voir Nordas, Pinali & Grosso, 2006.
38. Harrigan & Venables, 2006.
39. Krugman, 1995 ; Venables, 2001.
40. Freund & Weinhold, 2004.
41. Fink, Mattoo & Neagu, 2005.
42. Rauch, 1999.
43. Antras, Garicano & Rossi-Hansberg, 2006.
44. Rajan & Wei, 2004.
45. Amiti & Wie, 2005.
46. Bairoch, 1988.
47. Christaller, 1966.
48. Feenstra & Hanson, 1997.
49. Evans & Harrigan, 2005.
50. Duranton & Puga, 2004.
51. Leamer & Storper, 2001.
52. Storper & Venables, 2007.
53. Winston, 1993.
54. Nikomborirak, 2007.
55. Hulten, Bennathan & Srinivasan (2003), résumé dans Hummels, Lugovsky & Skiba (2007). Les économies d'échelle dans le secteur manufacturier viennent des bénéfices de nombreux producteurs indépendants avec des parts de marché relativement petites se rapprochant les uns des autres et interagissant les uns avec les autres (compétition monopolistique). Les effets d'indivisibilité



et de réseau, par contre, favorisent les monopoles ou les oligopoles dans lesquels un ou plusieurs fournisseurs génèrent des économies d'échelle internes à un fournisseur privé ou public qui dominent un port, un aéroport ou un réseau de chemins de fer.

56. Estache, Gonzalez & Trujillo, 2002.

57. Hulten, 2007.

58. Canning et Bennathan (2007), par exemple, trouvent une importante variation entre les différents pays, mais une tendance générale chez les pays à revenus intermédiaires d'accuser un déficit d'investissement dans les infrastructures, et en particulier les infrastructures routières. Les taux de rentabilité au niveau macro-économique calculés dans ces études proviennent des bénéfices de l'agglomération et de la spécialisation procurés par la baisse des coûts de transport. Ces bénéfices augmentent avec un accroissement du niveau de développement. Voir Estache et Fay (2007) pour un bilan de ces études.

59. Brushett, 2005.

60. Wilson, Mann & Otsuki, 2004.

61. Wilson, Luo & Broadman, 2006.

62. Banque mondiale, 2008.

63. Evans & Harrigan, 2005 ; Harrigan & Venables, 2006.

64. Martinez-Zarzoso & Marquez-Ramos, 2007.

65. Arvis, Raballand & Marteau, 2007.

66. Arnold, 2006.

67. Banque mondiale, 2008.

68. Fischer, Harrington & Parry, (à paraître).

69. Nordhaus & Boyer, 2000.

70. Tol, 2005.

71. Banque mondiale, 2008.

### GEM 3

1. Allen *et al.*, 2007.

2. Smith, 1979, p. 189.

3. Kuroda, 2007.

### Chapitre 7

1. Ravallion, 2007.

2. Hernando de Soto, 2000.

3. De Long & Shleifer, 1993.

4. Un passage mentionnant explicitement la loi foncière se trouve dans North (1971, p. 123).

5. Wordie, 1983.

6. Craft, 1989 ; Turner, 1986 ; Wordie, 1983, Wrigley, 1985.

7. Craft, 1989.

8. Sokoloff & Engerman, 2000.

9. Sokoloff & Engerman, 2000.

10. Rodrik, Subramanian & Trebbi, 2004.

11. Acemoglu, Johnson & Robinson, 2001.

12. Cette discussion sur Mumbai est tirée de Buckley, Bertaud et Phatak (2005) et de Buckley et Kalarickal (2006).

13. ONU-Habitat, 2001 ; « Istanbul+5: Reviewing and Appraising Progress Five Years After Habitat II in June 2001 », 2005, [www.mymoneyblog.com/archives/2006, 2006](http://www.mymoneyblog.com/archives/2006, 2006).

14. Indicateurs du développement dans le monde, 2008 ; revenu national brut (RNB) par habitant ajusté à la parité du pouvoir d'achat.

15. Brueckener, 2007 ; Henderson, 2007.

16. Buckley & Kalarickal (2006), encadré 3.4.

17. En 2002, un ministère des villes fut mis en place pour remanier le cadre réglementaire permettant aux villes de gérer plus effi-

cacement l'utilisation et la subdivision des sols et d'être plus sensibles aux changements des exigences du marché.

18. Banque mondiale, 2007a.

19. Chiquier, Hassler & Lea, 2004.

20. Banque mondiale, 2006.

21. Lall *et al.*, 2004.

22. Banque mondiale, 2004.

23. Cette discussion se base sur la collection historique de brochures sur les transports que la bibliothèque de la *London School of Economics* a numérisées et rendues téléchargeables par le public ([www.lse.ac.uk/library/pamphlets/Transport/transportpamphlet-pages/urban\\_transport.htm](http://www.lse.ac.uk/library/pamphlets/Transport/transportpamphlet-pages/urban_transport.htm)). Ces brochures concernent l'histoire des transports de Londres (huit brochures), les politiques de transport de Londres (neuf brochures), les trams (trois brochures), et les politiques de transport urbain plus globalement (trois brochures). Ces brochures ont été produites par une série d'organismes, dont des fournisseurs de services de transport issus du secteur privé, des partis politiques locaux, et ce que l'on pourrait aujourd'hui appeler des groupes de réflexion.

24. Hargan, 2007.

25. *Land Enquiry Commission*, 1914.

26. Offer, 1981, p. 291.

27. Les chiffres du PIB par habitant sont tirés de la base de données historiques de Maddison (2007, <http://www.ggd.net/maddison/>). Ils sont donnés en dollars internationaux Geary-Khamis de 1990.

28. Bairoch & Goertz, 1986, tableau 3, p. 288.

29. *Staff City Population Database*, Groupe Établissements humains, Institut international pour l'environnement et le développement (IIED).

30. Mumford, 1963.

31. Dunlap, 1992.

32. Lane, 1860.

33. O'Gorman, 1939.

34. Santos et Schaffer, 2004.

35. Meyer, 1917.

36. VTPI, 2007.

37. Pucher *et al.*, 2005.

38. Banque mondiale, 2004.

39. Metro Bits (<http://mic-ro.com/metro>).

40. Booth, 1901.

41. Abreu, 2008.

42. Nesslein, 2003.

43. Borgegård & Kemeny, 2004.

44. Hall & Vidén, 2005.

45. Hoffman, 1996.

46. Hall, 2002 ; Chandler, 1992.

47. Chandler, 1992.

48. Imparato & Ruster, 2003.

49. Banque mondiale, 2008.

50. Hall, 1984.

51. Trackman, Fisher & Salas, 1999.

52. Mackay, 1999 ; Jones & Datta, 2000.

53. Mackay, 1999.

54. Goodlad, 1996 ; Mackay, 1999 ; Jones & Datta, 2000.

55. Ces comparaisons sont basées sur des données de Maddison (2007).

56. Prospectives sur l'urbanisation du monde : La base de données démographiques révisée de 2007 (<http://esa.un.org/unup/>).

57. Cohen & Soto, 2001.

58. L'analyse qui suit est largement tirée de Oh (2008), document de référence du *Rapport sur le développement dans le monde*.

59. L'analyse qui suit est en partie tirée de Chen (2008), article préparé pour ce Rapport.

60. Chiffre issu de l'Annuaire statistique de la Chine de 2007.

61. Deininger, 2005 ; Banque mondiale, 2007b ; Bertaud, 2004.

62. Prospectives sur l'urbanisation du monde : La base de données démographiques révisée de 2007 (<http://esa.un.org/unup/>).

63. Hunan Development and Reform Commission, 2005.

64. Kilroy, 2007.

65. Lall, 2005.

66. Lall, 2005.

67. Yepes & Lall, 2008.

68. Seon, 2003.

69. Respectivement Evans, 2002 ; Sohn, 2003.

70. Prospectives sur l'urbanisation du monde : La base de données démographiques révisée de 2007 (<http://esa.un.org/unup/>).

71. Prospectives sur l'urbanisation du monde : La base de données démographiques révisée de 2007 (<http://esa.un.org/unup/>).

72. Maddison, 2007. Le PIB par habitant est donné en dollars internationaux constants de 1990.

73. Comparaisons basées sur les données relatives aux populations des agglomérations urbaines, issues des *Prospectives sur l'urbanisation du monde*.

74. Cohen & Soto, 2001.

75. Banque mondiale, DEC-DG, Development Data Platform.

76. Neuwirth, 2007.

77. Bertaud, 2003.

78. Selod, 2007.

79. Tinbergen, 1952.

## Chapitre 8

1. Azzoni, Menezes-Filho, Menezes & Silveira-Neto, 2000 ; Banque mondiale, 1998.

2. Banque mondiale, 2007b, la figure 8.2 provient de ce rapport.

3. Banque mondiale, 2007a.

4. Estimation basée sur des chiffres de Maddison (2008). En 1700, le PIB de l'Inde était de 90 750 millions de dollars, celui du monde équivalant alors à 371 369 millions de dollars internationaux de 1990 (Maddison, 2008).

5. Dans le système des propriétaires terriens, le propriétaire était responsable de la collecte des recettes après rétention de la part des recettes lui revenant ; dans les systèmes individuels, les représentants du gouvernement britannique collectaient directement ces recettes auprès des cultivateurs ; dans les systèmes villageois, un corps représentant la communauté assumait la responsabilité de la collecte de ces recettes (Banerjee & Iyer, 2005).

6. Lall, Wang, & Deichmann, 2008b.

7. Gouvernement indien, 2006.

8. Hunt, 2000.

9. Gorzelak, 2007.

10. Commission européenne, 2002.

11. Entre 1994 et 1999, les fonds structurels ont alloué des ressources aux régions sur la base de six « objectifs » : soutenir le développement et l'ajustement structurel des zones dont le développement est plus lent, aider les régions frontalières ou parties de régions sévèrement affectées par le déclin industriel, lutter contre le chômage à long terme et faciliter l'intégration au marché du travail des personnes qui en sont exclues, accélérer l'ajustement des structures agricoles dans le cadre de la réforme de la politique agricole commune et l'ajustement structurel des zones rurales, et promou-

voir le développement et l'ajustement structurel des régions à faible densité de population.

12. Rodriguez-Pose & Fratesi, 2004.

13. Commission européenne, 2007.

14. L'Objectif Un est d'aider les régions dont le développement est ralenti à refaire leur retard. Quelque 50 régions représentant 22 % de la population de l'UE sont incluses.

15. Dall'Erba, 2003.

16. Les estimations suggèrent que les coûts de rétablissement se sont élevés à 7 000 dollars EU par famille au milieu des années 80 (Adhiati & Bobsien, 2001).

17. Davezies, 2001 ; Martin, 2005. Cette figure montre que le coefficient de variation du PIB par habitant (ligne orange, axe de gauche) à travers les zones NUTS2 en France augmente entre 1982 et 2002, alors que le coefficient de variation des revenus disponibles par habitant diminue (ligne bleue, axe de droite).

18. Morrison & Murtin, 2005.

19. Bureau américain du recensement, 2002.

20. Environ 8 dollars de l'heure en dollars EU de 2007.

21. Engel, 1998.

22. Gibson & Rozelle, 2003.

23. Escobal & Torero, 2000.

24. Baer, 1995.

25. Stewart, 2001.

26. Hill & Gaddy, 2003.

27. Rolfes, 2002.

28. Whalley & Zhang, 2007.

29. Hewings, Feser & Poole, 2007 ; chiffre concernant la population pour 1996.

30. Rephann & Isserman, 1994. L'une des premières évaluations d'incidence des programmes de développement régional jamais conduites aux États-Unis à l'aide d'un plan expérimental.

31. Des exemples spécifiques sont abordés plus loin dans ce chapitre.

32. Andrienko & Guriev, 2003.

33. Basé sur une recherche récente utilisant des micro-données de recensement pour le Brésil entre 1960 et 2000.

34. Margo, 1988.

35. Borsch-Supan, 1989.

36. Duarte, Ferreira & Salvato Jr., 2004. La force de travail du nord-est du pays a une moyenne de 4,6 années de scolarisation contre 6,4 pour la moyenne nationale et 7,3 pour le sud-est.

37. Shah & Shen, 2006.

38. Ils seront responsables devant les niveaux de gouvernement supérieurs qui fournissent ces transferts.

39. Les nombres sont pour 2000 (Chakraborty, 2003).

40. Euractiv, 2008.

41. Banque mondiale (2003) fournit un traitement exhaustif des pratiques et politiques d'aménagement des terres dans les différentes parties du monde et de la manière dont les politiques spécifiques favorisent le développement et réduisent la pauvreté.

42. Palacin & Shelburne, 2005.

43. Bayes, 2007.

44. Banque mondiale, 2008b.

45. Banque mondiale, 2008a.

46. Banque mondiale, 2008c.

47. Analyse économétrique basée sur des données recueillies au moyen d'un panel (Lei & Haynes, 2004).

48. Kloeppinger-Todd, 2007. En tout, il y a plus de 20 millions d'abonnés à des services de téléphonie mobile au Philippines.

49. Jensen, 2007.

50. Luo, 2004.
51. Yepes, 2008.
52. Baldwin, Forslid, Martin, Ottaviano & Robert-Nicoud, 2003. Les prévisions des nouveaux modèles de géographie économique sont les suivants : les politiques d'infrastructure qui facilite les échanges interrégionaux entre les régions dynamiques et retardataires vont augmenter la concentration spatiale de l'activité économique dans les régions dynamiques. Ces politiques vont également augmenter la croissance dans l'ensemble de l'économie tout en réduisant les inégalités de revenus nominaux entre les régions et entre les travailleurs et les propriétaires de capitaux. Par contre, les politiques d'infrastructure qui améliorent la connectivité au sein des régions retardataires peuvent renforcer la croissance économique locale mais aussi ralentir la croissance globale de l'économie.
53. Faini, 1983.
54. Combes & Lafourcade, 2001.
55. Jacoby, 1998.
56. Banque mondiale, 2008b.
57. Lall, Schroeder & Schmidt, 2008a.
58. Gouvernement malais, 2001.
59. Autorité malaise du développement industriel.
60. Al-Hassan & Diao, 2007.
61. Park, (à paraître).
62. Lee, 2008.
63. Les exemples suivants sont basés sur des recherches préliminaires réalisées pour ce Rapport.
64. Donoso-Clark et Lenihan (2008) appellent ces politiques administrées centralement, et visant à disperser l'activité économique, des approches de « première génération » du développement territorial.
65. Donoso-Clark & Lenihan, 2008.
66. Drabenstott, 2005.
67. Hewings, Feser & Poole, 2007.
68. Carvalho, Lall & Timmins, 2008. Les fonds constitutionnels furent créés en 1989 pour financer les activités économiques dans les régions nord et nord-est.
69. Banque mondiale, 1977 ; Scott, 1982.
70. Chakravorty & Lall, 2005.
71. Fay, Felkner & Lall, 2008.
72. Basé sur des recherches effectuées par le Secrétaire à la politique économique, présentées dans Calmon (2003) et Banque mondiale (2005a).
73. Les détails sont fournis dans Alves (2001) et Calmon (2003).
74. Haussman, Rodrik & Velasco (2005).
75. Donoso-Clark et Lenihan (2008) indiquent qu'une caractéristique des programmes inefficaces de développement territorial de « première génération » des années 60 et 70 était qu'ils dépendaient d'intrants et d'expertise externes au lieu d'exploiter les actifs locaux et l'avantage comparatif.
76. Un document récent sur la localisation des entreprises dans les pays en développement synthétise les conclusions d'un travail empirique sur les facteurs principaux qui influencent les choix en matière de localisation (voir Deichmann, Lall, Redding et Venables, à paraître).
77. Uvalic, 1993.
78. Bolton & Roland, 1997.
- garantie de prêts et l'incitation aux échanges et à l'investissement. Elle opère par le biais du Fonds de Garantie de l'Entente dont les bureaux de direction sont installés à Abidjan en Côte d'Ivoire. A l'origine, les états membres étaient le Dahomey (aujourd'hui le Bénin), la Côte d'Ivoire, le Niger et la Haute Volte (aujourd'hui le Burkina-Faso); le Togo s'y est joint en 1966.
2. Collier, 2007.
3. Voir Brulhart, 2008 pour une analyse détaillée des biens intermédiaires.
4. Coulilaby, 2008.
5. Voir Yoshino, 2008 qui utilise la base de données avec les enquêtes sur les entreprises de la Banque Mondiale et la base de données de *Doing Business*.
6. Mélitz, 2003.
7. Voir Schiff & Winter, 2003 pour une élaboration détaillée sur ces points.
8. Viner, 1950 ; Meade, 1956 ; Balassa, 1967 ; Aitken, 1973, parmi d'autres.
9. Baier & Bergstrand, 2004 ; Bond, 2005 ; Evenett, 2005 ; Bergstrand, 2006.
10. Bhagwati, 1995 ; Bhagwati, Greenaway & Panagariya, 1998 ; Krishna, 1998.
11. Krugman, 1991 ; Frankel, Stein & Wie, 1996 ; Carrere, 2005.
12. Martin, Mayer & Thoenig, 2008 estiment qu'il est moins probable que les pays qui ont de nombreux échanges avec leurs voisins entrent en conflit armé avec ces derniers que les pays qui se livrent à des échanges avec des partenaires éloignés.
13. Banque Mondiale, 2005b, CNUCED, 2007.
14. Aussi, dans les années 70, l'Afrique subsaharienne était constituée de vastes pays, surtout ruraux, comportant quelques régions isolées à forte densité de population (principalement sur la côte) et sans infrastructures de connection, défavorables à une intégration régionale. (CSAO/CEDEAO 2005).
15. Les règles actuelles de l'Organisation Mondiale du Commerce stipulent que tous les accords commerciaux régionaux devraient couvrir une part substantielle de tous les secteurs d'échanges, ce qui exclut les arrangements portant sur des secteurs spécifiques pour les pays actuellement en développement. Toutefois, le principe d'un démarrage portant sur des secteurs de coopération ciblés est toujours valable.
16. Venables (2003) démontre que l'intégration régionale entre les pays à faible revenus a tendance à mener à des divergences de revenus entre les membres les moins développés et ceux relativement plus avancés. Goyal & Staal, 2004 montrent que les petits pays sont plus en faveur de l'intégration tandis que les grands pays préfèrent une intégration avec des pays de même dimension.
17. Coulilaby, 2006.
18. Banque mondiale, 2004a.
19. Laeven & Woodruff, 2007.
20. Encadré 3.3 du rapport sur les normes de santé en matière de sécurité alimentaire et d'agriculture (Banque mondiale 2005a).
21. Gibbon & Ponte, 2005 ; Chandra, 2006 ; Broadman, 2006 ; Czubala, Shepherd & Wilson, 2007.
22. Fink & Mattoo, 2004 ; Hoekman, 2006.
23. Chow *et al*, 2005 ; Banque mondiale, 2007c.
24. Banque mondiale, 2007b.
25. Arvis, Raballand & Marteau, 2007.
26. Djankov & Freund, 2006.
27. Behar & Mannes, 2008.
28. Banque mondiale, 2004b.

## Chapitre 9

1. WORONOFF, 1972, p. 141. L'Entente a été créée en 1959. Elle a été conçue et mise sur pied dans le but de promouvoir le développement économique de ses membres à travers la levée de fonds, la

29. Les deux exemples proviennent d'un rapport du Groupe d'évaluation indépendant de la Banque Mondiale sur les programmes régionaux.

30. Leigland & Roberts, 2007.

31. Banque mondiale, 2006.

32. N'Guessan & Chitou, 2006.

33. Rapport du Groupe de travail de haut niveau, 2008.

34. Bougheas, Demetriades, & Morgenroth, 1999 ; Limao & Venables, 2001.

35. Par exemple, Foroutan & Pritchett, 1993 avancent ce point de vue pour l'Afrique subsaharienne.

36. Coulibaly & Fontagné, 2006.

37. Buys, Deichmann & Wheeler, 2006.

38. Shepherd & Wilson, 2006.

39. Vargas-Hidalgo, 1979 ; Wionczek, 1970.

40. Hazelwood, 1979 ; Kasekende & Ng'eno, 1999.

41. Brandts & Cooper, 2007 démontrent qu'une communication efficace est un mécanisme de coordination plus puissant que de pures incitations financières.

42. Sandler, 2002.

43. Arce, 2001, Arce, 2004 ; Arce & Sandler, 2002.

44. Schiff & Winter, 2002.

45. Dans Kraske *et al.*, p. 95.

46. Voir la « **Stratégie d'assistance à l'intégration régionale** » (2008) de la Banque mondiale pour une discussion approfondie sur ces questions.

47. Schiff & Winter, 2002.

48. Mayer, 2008.

49. Il faut noter que l'Asie du Nord-est est un cas exceptionnel, en raison de sa proximité du Japon. Mais le Japon représente maintenant y % de ses exportations. Ses marchés principaux sont toujours l'Amérique du Nord et l'Union Européenne, qui représentent x % de ses flux commerciaux. Pour les besoins de l'accès au marché, vu ses liens commerciaux avec la Chine, l'Asie du Sud-est devrait être considérée comme faisant partie du même ensemble régional que la Chine.

50. Hill & Gaddy, 2003.

51. Fonds monétaire international (FMI), 1998 pour l'élargissement de l'UE; Schiff & Wang, 2003 pour l'ALENA.

52. Banque mondiale, 2002.

53. Jessen, 2002.

54. Banque mondiale, 2003 - Rapport sur le commerce et l'investissement.

55. Evaluation réalisée en utilisant la méthodologie proposée par Coulibaly, 2007. D'après cette évaluation, l'impact des échanges du Conseil de Coopération du Golfe (GCC) ne donne pas de meilleurs résultats, même si ses membres ont franchi une étape importante en lançant un marché commun le 1er janvier 2008.

56. Banque mondiale, 2007c.

57. Antweiler & Trefler, 2002.

58. Voir par exemple Moreno & Trehan, 1997.

59. Arora & Vamvakidis, 2005 montrent l'impact de l'Afrique du Sud sur ses voisins, tandis que Behar & Collier mettent l'accent sur l'impact des pays disposant de beaucoup de ressources sur leurs voisins en Afrique subsaharienne.

60. Nabi & Nasim, 2001.

61. Naqvi & Schuler, 2007.

62. Banque mondiale, 2007a.

63. Soederbaum, 2001.

64. Behar & Collier, 2008.

65. Rapports de la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique de 2004 et de 2006 sur l'intégration régionale.

66. N'Dulu, 2001.

67. Grégoire & Labazee, 1993.

68. Ladman, 1979 ; Asiwaju, 2005.

69. Dorosh & Haggblade, 2007 ; Jayne *et al.*, 2005 ; Tschirley *et al.*, 2004 ; Negri & Porto, 2007.

70. Little, 2007.

71. Grégoire et Labazee, 1993 ; Yadé *et al.*, 1999.

72. Makinwa-Adebusoye, 2006.

73. Jourdan & NEPAD, 2006.

74. Hoekman & Njinkeu, 2007.

75. IEG, 2007.

76. Collier & Venables, 2007.

#### GEM 4

1. Alesina, Easterly & Matuszeski, 2006.

2. De Blij, 2005.

3. Naudé, 2007.

4. Ndulu *et al.*, 2007, p. 101.

5. Satterthwaite, 2007.

6. Naudé & Matthee, 2007.

7. Ramos, 2007.

8. Martinez-Zarzoso, García-Menéndez & Suárez-Burgnet, 2003.



# Références

Le terme « polycopié » désigne des documents reproduits de façon informelle, qui ne sont pas toujours disponibles dans les bibliothèques.

- Abreu, M., (2008), « Effectively Dealing with Slums », note préliminaire pour le RDM 2009.
- Acemoglu, D., S. Johnson & J.A. Robinson, (2002), « The Colonial Origins of Comparative Development: An Empirical Investigation », *American Economic Review*, n°, 91, pp. 1369-1401.
- , (2002), « Reversal of Fortune : Geography and Institutions in the Making of the Modern World Income Distribution », *Quarterly Journal of Economics*, n°, 117, pp. 1231-1294.
- Acosta, P., P. Fajnzylber & J. Humberto Lopez, (2007), « The Impact of Remittances on Poverty and Human Capital: Evidence from Latin America Household Surveys », dans Caglar Özden & Maurice Schiff, (éds.), coll. « *International Migration, Economic Development and Policy* » Washington DC et New York : Banque mondiale et Palgrave Macmillan.
- Adams Jr, R. H., (2006), « Remittances, Poverty & Investment in Guatemala », dans Caglar Ozden & Maurice Schiff, (éds.), coll. *International Migration, Remittances & the Brain Drain*, Washington DC, Banque mondiale et Palgrave Macmillan.
- Adebusoye, P.M., (2006), « Geographic Labour Mobility in Sub-Saharan Africa », Ottawa, Canada: IDRC Globalization, Growth & Poverty, document de travail n° 1.
- Adelman, Ir. & Sh. Robinson, (1978), « Migration, Demographic Change and Income Distribution in a Model of a Developing Country », dans Julian Simon, (éds.), coll. *Research in Population Economics, Volume 1*. Greenwich, Connecticut, Jai Press.
- Adhiati, M. A. S. & Ar. Bobsien, (2001), « Indonesia's Transmigration Programme – An Update: A Report Prepared for Down to Earth », Londres, Royaume-Uni : Campagne internationale pour la justice écologique en Indonésie.
- Aghion, Ph., R. Burgess, S. J. Redding & F. Zilibotti, (2006), « The Unequal Effects of Liberalization: Evidence from Dismantling the License Raj in India », Cambridge, MA, National Bureau of Economic Research, document de travail série 12031.
- Aghion, Ph. & J.G. Williamson, (1998), *Growth, Inequality and Globalization: Theory, History and Policy*, Cambridge, Royaume-Uni, Cambridge University Press.
- Aitken, N. D., (1973), « The Effects of the EEC and the EFTA on European Trade: A Temporal Cross-Section Analysis », *American Economic Review*, n°, n° 63(5), pp. 881–892.
- Al-Hassan, R. M. & Xinshen Diao, (2007), « Regional Disparities in Ghana: Policy Options and Public Investment Implications », Washington, International Food Policy Research Institute (IFPRI), document de travail série 693.
- Alcala, F. & A. Ciccone, (2004), « Trade and Productivity », *Quarterly Journal of Economics*, n°, n° 119(2), pp. 613–646.
- Alderman, H., M. Babita, G. Demombynes, N. Makhatha, & B. Özler, (2002), « How Low Can You Go? Combining Census and Survey Data for Mapping Poverty in South Africa », *Journal of African Economies*, n°, n° 11(2), pp. 169–200.
- Alesina, A., A. Devleeschauwer, W. Easterly, S. Kurlat & R. Wacziarg, (2003), « Fractionalization » *Journal of Economic Growth*, n° 8, pp. 155–194.
- Alesina, A., W. Easterly & J. Matuszeski, (2006), « Artificial States », Cambridge, MA: Harvard Institute of Economic Research, document de travail série 2115.
- Alesina, A., & E. Spolaore, (2003), *The Size of Nations*, Cambridge, MA: MIT Press.
- Allen, R., J.-P. Bassino, D. Ma, Chr. Moll-Murata, & J. Luiten Van Zanden, (2007), « Wages, Prices & Living Standards in China, 1738-1925: In Comparison with Europe, Japan & India », Oxford, Royaume-Uni, University of Oxford Economics, document de travail série 316.
- Alston, L. & T. J. Hatton, (1991), « The Earnings Gap Between Agricultural and Manufacturing Laborers, 1925-1941 », *Journal of Economic History*, n° 51(1), pp. 83–99.
- Amiti, M. & Shang-Jin Wei, (2005), « Fear of Service Outsourcing: Is it Justified? », *Economic Policy*, n°, n° 20(42), pp. : 308-347.
- Anderson, J. E. & E. van Wincoop, (2003), « Gravity with Gravitas: A Solution to the Border Puzzle » *American Economic Review*, n°, n° 93(1), pp. 170–192.
- , (2004), « Trade Costs ». *Journal of Economic Literature*, n° 42(3), pp. 691-751.
- Anderson, K. & R. Pomfret (2005). « Spatial Inequality and Development in Central Asia. » dans Ravi Kanbur, A. J. Venables & G. Wan, (éds.), coll. *Spatial Disparities in Human Development: Perspectives from Asia*. Tokyo, Japon, United Nations University Press.
- Andrews, M., K. Clark & W. Whittaker, (2007), « The Employment and Earnings of Migrants in Great Britain », Bonn, Allemagne, Institute for the Study of Labor, document de travail série 3068.
- Andrienko, Y. & S. M. Guriev, (2003), « Determinants of Interregional Mobility in Russia: Evidence from Panel Data », Londres, Royaume-Uni : Centre for Economic Policy Research (CEPR), document de travail série 3835.
- Angel, S., (2008), « Preparing for Urban Expansion: A Proposed Strategy for Intermediate Cities in Ecuador », dans Martine, G., G. McGranahan, M. Montgomery & R. Castilla-Fernandez, *The New Global Frontier: Cities, Poverty and Environment in the 21st Century*, Londres, Royaume-Uni : IIED/UNFPA et Earthscan.



- Angeriz, A., J. McCombie & M. Roberts, (2008), « New Estimates of Returns to Scale and Spatial Spillovers for EU Regional Manufacturing, 1986-2002 », *International Regional Science Review*, n° 31(62), pp. 62-87.
- Anh, D. N., (2003), « Migration and Poverty in Asia: with Reference to Bangladesh, China, the Philippines and Viet Nam », document de travail présenté à la réunion Ad hoc du Groupe d'experts sur les migrations et le développement, 27août 2003, Bangkok, Thaïlande.
- Anh, D. N., C. Tacoli & H. X. Thanh, (2003), « Migration in Vietnam: a Review of Information on Current Trends and Patterns & Their Policy Implications », document de travail présenté à la Conférence régionale sur les migrations, le développement et les choix de politiques en faveur des pauvres en Asie, Dhaka, Bangladesh.
- Antràs, P., L. Garicano & E. Rossi-Hansberg, (2006), « Offshoring in a Knowledge Economy », *Quarterly Journal of Economics*, n°, n° 121(1), pp. 31-77.
- Antweiler, W. & D. Treffer, (2002), « Increasing Returns and All That: A View from Trade ». *American Economic Review*, n°, n° 92(1), pp. 93-119.
- Arce, D. M., (2001), « Leadership and the Aggregation of International Collective Action », *Oxford Economic Papers*, n° 53(1), pp. 114-137.
- , (2004), « Asymmetric Leadership and International Public Goods », *Public Finance Review*, n° 32(5), pp. pp. 528-558.
- Armstrong, H. & J. Taylor, (2000), *Regional Economics and Policy*, Oxford, Royaume-Uni, Blackwell.
- Arnold, J., (2006), « Best Practices in Management of International Trade Corridors », Washington, documents de travail de la Banque mondiale sur le Transport, série TM-13.
- Arora, V. & A. Vamvakidis, (2005), « The Implications of South African Economic Growth for the Rest of Africa », *South African Journal of Economics*, n° 73(2), pp. 229-242.
- Arrow, K. J., (1962), « Economic Welfare and the Allocation of Resources for Invention » dans Richard R. Nelson, (éds), *The Rate and Direction of Inventive Activity*, Princeton, NJ: Princeton University Press.
- Arvis, J.F., G. Raballand, & J.-F. Marteau, (2007), « The Cost of Being Landlocked: Logistics Cost and Supply Chain Reliability », Washington DC, Banque mondiale, Documents de travail de Recherche sur les politiques, 4258.
- Asiwaju, A. L., (2005), « Transfrontier Regionalism: The European Union Perspective on Postcolonial Africa, with Special Reference to Borgu », dans Nicol, H. N. & I. Townsend-Gault, (éds.), *Holding the Line. Borders in a Global World*, Vancouver, Canada, University of British Columbia Press.
- Association internationale du transport aérien, (2007a), *Aviation Economic Benefits. Issues Briefing No. 8*, Montréal, Canada, Association internationale du transport aérien.
- , (2007b), *Economics Briefing, Air Freight Market Outlook*, Montréal, Canada, Association internationale du transport aérien.
- Association internationale de développement & Banque mondiale, (2008), *Regional Integration Assistance Strategy*, Washington, Banque mondiale.
- Atkinson, M. M. & R. A. Powers, (1987), « Inside the Industrial Policy Garbage Can: Selective Subsidies to Business in Canada », *Canadian Public Policy*, n°13(2), pp. 208-217.
- Au, Ch.-Ch. & J. Vernon Henderson, (2006a), « Are Chinese Cities Too Small? », *Review of Economic Studies*, n° 73(3), pp. 549-576.
- , (2006b), « How Migration Restrictions Limit Agglomeration and Productivity in China », *Journal of Development Economics*, n° 80(2), pp. 350-388.
- Audretsch, D. B. & M. P. Feldman, (1996), « R&D Spillovers and the Geography of Innovation and Production », *American Economic Review*, n°, n° 86(3), pp. 630-640.
- Azzoni, C., N. Menezes-Filho, T. A. De Menezes & Raul Silveira-Neto, (2000), « Geography and Income Convergence among Brazilian States », Washington, Inter-American Development Bank Research Network, document de travail série R-395.
- Bae, Ch.-H. Christine & Y. Suthiranart, (2003), « Policy Options towards a Sustainable Urban Transportation Strategy for Bangkok », *International Development Planning Review*, n° 25(1), pp. 31-51.
- Baer, W., (1995), *The Brazilian Economy: Growth and Development, 4th Edition*, Westport, CT, Praeger Publishers.
- Baier, S. L. & J. H. Bergstrand, (2004), « Economic Determinants of Free Trade Agreements », *Journal of International Economics*, n° 64(1), pp. 29-63.
- Bairoch, P., (1982), « International Industrialization Levels from 1750 to 1980 », *Journal of European Economic History*, n° 11(2), pp. 269-333.
- , (1988), *Cities and Economic Development: From the Dawn of History to the Present*, Chicago, IL, University of Chicago Press.
- Bairoch, P. & G. Goertz, (1986), « Factors of Urbanization in the Nineteenth Century Developed Countries: A Descriptive and Econometric Analysis », *Urban Studies*, n° 23(4), pp. 285-305.
- Baker, Jim, (1999), *Crossroads: A Popular History of Malaysia and Singapore*. Singapour, Times Books International.
- Baker, Judy, R. Basu, M. Cropper, S. V. Lall & A. Takeuchi, (2005), « Urban Poverty and Transport: The Case of Mumbai », Washington, Banque mondiale, Documents de travail de Recherche sur les politiques, 3693.
- Baker, K., (2001), « The First Slum in America », *The New York Times*, 30 septembre.
- Balassa, B., (1967), « Trade Creation and Trade Diversion in European Common Market », *Economic Journal*, n° 77(1), pp. 1-21.
- Baldwin, J. R. & P. K. Gorecki, (1986), *Role of Scale in Canada-U.S. Productivity Differences in the Manufacturing Sector 1970-1979*, Buffalo et Toronto, University of Toronto Press.

- Baldwin, R. E., (1995), « The Domino Theory of Regionalism », dans Baldwin, R. E., P. Haaparanta & J. Kiander, (éds.), *Expanding membership of the European Union*, Cambridge, Cambridge University Press.
- , (2008), « Sequencing and Depth of Regional Economic Integration: Lessons for the Americas from Europe », *The World Economy*, n° 31, pp. 5-30.
- Baldwin, R. E., R. Forslid, Ph. Martin, G. I. P. Ottaviano & Fr. Robert-Nicoud (2003), *Economic Geography and Public Policy*, Princeton, Princeton University Press.
- Baldwin, R. E. & Ph. Martin, (1999), « Two Waves of Globalization: Superficial Similarities, Fundamental Differences », dans Siebert, H., (éds.), *Globalization and Labor*, Tuebingen, Allemagne, Mohr Siebeck.
- Baldwin, R. E., Ph. Martin & G. I. P. Ottaviano, (2001), « Global Income Divergence, Trade & Industrialization: The Geography of Growth Take-Offs », *Journal of Economic Growth*, n° 6(1), pp. 5-37.
- Baldwin, R. E. & C. Wyplosz, (2004), *The Economics of European Integration*, New York, McGraw-Hill.
- Balisacan, Ar., H. Hill & Sh. F. Piza, (à paraître), « Spatial Disparities and Development Policy in the Philippines », dans Y. Huang & Al. Magnoli Bocchi (éds.), *Reshaping Economic Geography in East Asia*, Washington, Banque mondiale, complément au RDM 2009 pour la Région EAP.
- Balk, D. L., U. Deichmann, G. Yetman, F. Pozzi & S. I. Hay, (2006), « Determining Global Population Distribution: Methods, Applications and Data », *Advances in Parasitology*, n° 62, pp. 119-156.
- Banerjee, A. & I. Lakshmi, (2005), « History, Institutions & Economic Performance: The Legacy of Colonial Land Tenure Systems in India », *American Economic Review*, n°, n° 95(4), pp. 1190-1213.
- Banque africaine de développement (BAD), (2007), « Report of the High Level Panel: *Investing in Africa's Future*, Abidjan, Côte d'Ivoire, Banque africaine de développement.
- Banque interaméricaine de développement, (à paraître), *Unclogging the Arteries - A Report on the Impact of Transport Costs on Latin American and Caribbean Trade*, Cambridge, MA, Harvard University, Press for the Inter-American Development Bank.
- Banque mondiale, (1977), *Spatial Development in Mexico. Report 1081-ME*, Washington, Banque mondiale.
- , (1980), *The Development of Regional Cities in Thailand, Report 2900-TH*, Washington, Banque mondiale.
- , (1998), *Public Expenditure for Poverty Alleviation in Northeast Brazil: Promoting Growth and Improving Services*, Washington, Banque mondiale.
- , (2002a), *Cities on the Move: A World Bank Urban Transport Strategy Review*, Washington, Banque mondiale.
- , (2002b), *From Natural Resources to the Knowledge Economy: Trade and Job Quality*, Washington, Banque mondiale, Région Amérique latine et Caraïbes.
- , (2003a), *Trade, Investment & Development in the Middle East and North Africa: Engaging with the World*, Washington, Banque mondiale.
- , (2003b), *World Bank Policy Research Report 2003. Land Policies for Growth and Poverty Reduction*, New York, Oxford University Press.
- , (2004a), *Global Economic Prospects 2005: Trade, Regionalism and Development*, Washington, Banque mondiale.
- , (2004b), *World Development Report 2005: A Better Investment Climate for Everyone*, New York, Oxford University Press.
- , (2005a), *Brazil: Regional Economic Development: (Some) Lessons from Experience*, Washington, Banque mondiale.
- , (2005b), *Chile: Zonas Extremas Policies and Beyond An Assessment of Costs and Impact with Recommendations of Avenues for Policy Reform. Report No. 27357-CH*, Washington, Banque mondiale.
- , (2005c), *Food Safety and Agricultural Health Standards: Challenges and Opportunities for Developing Country Exports*, Washington, Banque mondiale, PREM & ARD.
- , (2005d), *Global Economic Prospects 2006. Economic Implications of Remittances and Migration*, Washington, Banque mondiale.
- , (2005e), *Growth, Poverty and Inequality: Eastern Europe and the Former Soviet Union*, Washington, Banque mondiale.
- , (2006a), *At Home and Away. Expanding Job Opportunities for Pacific Islanders Through Labour Mobility*, Washington, Banque mondiale, Région Asie de l'Est & Pacifique.
- , (2006b), *Doing Business in 2007: How to Reform*, Washington, Banque mondiale.
- , (2006c), *Governance, Investment Climate & Harmonious Society: Competitiveness Enhancements for 120 Cities in China*, Washington, Banque mondiale.
- , (2006d), *Housing Finance in Emerging Economies*, Washington, Banque mondiale.
- , (2006e), *Labor Migration in the Greater Mekong Sub-Region, Synthesis Report Phase I*, Washington, Banque mondiale, Bureau régional pour l'Asie de l'Est et le Pacifique.
- , (2006f), *Trends in Average Applied Tariff Rates in Developing and Industrial Countries, 1981-2005*, Washington, Banque mondiale, Groupe de recherche sur le développement (document numérique).
- , (2006g), *World Development Indicators 2006*, Washington, Banque mondiale.
- , (2006h), *World Development Report 2007: Development and the Next Generation*, Washington, Banque mondiale.
- , (2007a), *Accelerating Growth and Development in the Lagging Regions of India*, Washington, Banque mondiale, ESW Report.
- , (2007b), *Brazil Inputs for a Strategy for Cities in Brazil, Report No. 35749-BR*, Washington, Banque mondiale.

- , (2007c), *Brazil: Measuring Poverty using Household Consumption*, Report No. 36358-BR, Washington, Banque mondiale, Poverty Reduction and Economic Management Sector Unit, Latin America and the Caribbean Region.
- , (2007d), *Doing Business in 2008: Making a Difference*, Washington, Banque mondiale.
- , (2007e), *East Asia and Pacific Update: Will Resilience Overcome Risk?*, Washington, Banque mondiale.
- , (2007f), *Making Finance Work for Africa*. Washington, Banque mondiale, Région Afrique.
- , (2007g), *Making the Most of Scarcity: Accountability for Better Water Management in the Middle East and North Africa*, Washington, Banque mondiale, Région Moyen-Orient et Afrique du Nord.
- , (2007h), *South Asia: Growth and Regional Integration*, New Delhi, Inde, Banque mondiale.
- , (2007i), *World Bank Policy Research Report 2007. At Loggerheads? Agricultural Expansion, Poverty Reduction & Environment in the Tropical Forests*, Washington, Banque mondiale.
- , (2007j), *World Development Indicators 2007*, Washington, Banque mondiale.
- , (2007k), *World Development Report 2008: Agriculture for Development*, Washington, Banque mondiale.
- , (2008a), « Iran: Spatial Patterns of Poverty and Economic Activity », Banque mondiale, Washington, *traité*.
- , (2008b), « Shrinking Distance: Identifying Priorities and Assessing Trade-offs for Territorial Development Policies, SDN Flagship Report, Spatial and Local », Banque mondiale, Washington, *traité*.
- , (2008c), *Transport for Development. The World Bank's Transport Business Strategy for 2008-2012*, Washington, Banque mondiale.
- , (2008d), *Transport Prices and Costs in Africa: A Review of the Main International Corridors*, Washington, Banque mondiale.
- , (2008<sup>e</sup>), *Turkey: Country Economic Memorandum, Sustaining High Growth: Selected Issues Report No. 39194*, Washington, Banque mondiale.
- Barro, R. J. & X. Sala-I-Martin, (1992), « Convergence », *Journal of Political Economy*, n° 100(2), pp. 223-251.
- , (2004), *Economic Growth*, 2nd edition, Cambridge, MA, MIT Press.
- Barro, R. J., X. Sala-I-Martin, O. J. Blanchard & R. E. Hall, (1991), « Convergence Across States and Cities », *Brookings Papers on Economic Activity*, n° 1991(1), pp. 107-182.
- Bartelsman, Er. J., R. J. Caballero & R. K. Lyons, (1994), « Customer and Supplier-Driven Externalities », *American Economic Review*, n° 84(4), pp. 1075-1084.
- Basu, S. & J. Fernald, (1997), « Returns to Scale in U.S. Production: Estimates and Implications ». *Journal of Political Economy*, n° 105(2), pp. 249-283.
- Baumert, K. A., T. Herzog & J. Pershing, (2005), *Navigating the Numbers: Greenhouse Gas Data and International Climate Policy*, Washington, World Resources Institute.
- Baumol, W. J., (1986), « Productivity Growth, Convergence & Welfare: What the Long-run Data Show », *American Economic Review*, n°, n° 76(5), pp. 1072-1085.
- Bayes, A., (2007), *Impact Assessment of Jamuna Multipurpose Bridge Project (JMBP) on Poverty*, Dhaka, Bangladesh : Banque japonaise pour la coopération internationale.
- Bazoglu, N., (2008), *Cities in Transition: Demographics and the Development of Cities*. Philadelphia, Pennsylvania State University.
- Beaumier, G. (1998), *Regional Development in Canada*, Ottawa, Canada, Gouvernement du Canada.
- Beegle, K., J. De Weerdt & S. Dercon, (2008), « Migration and Economic Mobility in Tanzania », Washington DC, Banque mondiale, *traité*.
- Behar, Al. & P. Collier, (2008), « Does Proximity Matters more than Wealth? », CSAE, Oxford, *traité*.
- Behar, Al. & Ph. Manners (2008), « Logistics and Exports », Oxford, University of Oxford, Department of Economics et CSAE, document de travail série 2008-13.
- Bekaert, G., C. R. Harvey & Ch. Lundblad, (2005), « Does Financial Liberalization Spur Growth? », *Journal of Financial Economics*, n° 77(1), pp. 3-55.
- Bell, M., (2003), « Comparing Internal Migration between Countries: Measures, Data Sources and Results », Brisbane, Queensland Centre for Population, document de travail série 2003/02.
- Bento, A. M., M. L. Cropper, Ah. M. Mobarak & K. Vinha, (2003), « The Impact of Urban Spatial Structure on Travel Demand in the United States », Washington, Banque mondiale, Documents de travail de Recherche sur les politiques, 3007.
- Bergstrand, J. H., (2006), « Regional Integration as a Development Strategy », document de travail présenté à "The New Regionalism: Progress, Setbacks & Challenges", Washington.
- Bernstein, J. I. & M. Ishaq Nadiri, (1988), « Inter-industry R&D Spillovers, Rates of Return & Production in High-Tech Industries », *American Economic Review*, n°, n° 78(2), pp. 429-434.
- Bertaud, Al., (2003), « Order Without Design », Banque mondiale, Washington, *traité*.
- , (2004), « The Spatial Organization of Cities: Deliberate Outcome or Unforeseen Consequence? », Berkeley, Institute of Urban and Regional Development, document de travail série WP-2004-01.
- Bertram, G., (2004), « On the Convergence of Small Island Economies with their Metropolitan Patrons », *World Development*, n° 32(2), pp. 343-364.
- Bhagwati, J., (1995), « U.S. Trade Policy: The Infatuation with Free Trade Areas », dans Bhagwati, J. & A. O. Krueger, (éds.), *The Dangerous Drift to Preferential Trade Agreements*, Washington, American Enterprise Institute.



- Bhagwati, J., D. Greenaway & Ar. Panagariya, (1998), « Trading Preferentially: Theory and Policy », *Economic Journal*, n° 108(449), pp. 1128–1148.
- Bhagwati, J. & T. N. Srinivasan, (2002), « Trade and Poverty in the Poor Countries », *American Economic Review*, n°, n° 92(2), pp. 180–183.
- Bikhchandani, S., D. Hirshleifer & I. Welch, (1998), « Learning From the Behavior of Others: Conformity, Fads & Informational Cascades », *Journal of Economic Perspectives*, n°, n° 12(3), pp. 151–170.
- Bird, K. & K. Higgins, (2008), « Regional Inequality and Primary Education in Northern Uganda, Policy Brief No. 2 », document préliminaire pour le RDM 2009.
- Black, D. & J. V. Henderson, (1999), « A Theory of Urban Growth », *Journal of Political Economy*, n° 107(2), pp. 252–284.
- , (2003), « Urban Evolution in the USA », *Journal of Economic Geography*, n°, n° 3(4), pp. 343–72.
- Blake, G., (2005), « Boundary Permeability in Perspective », dans Nicol, H. N. & I. Townsend-Gault, (éds.), *Holding the Line: Borders in a Global World*, Vancouver, University of British Columbia Press.
- Blanchard, O. J., L. F. Katz, R. E. Hall & B. Eichengreen, (1992), « Regional Evolutions », *Brookings Papers on Economic Activity*, n° 1992(1), pp. 1–75.
- Boltho, A., W. Carlin & P. Scaramozzino, (1997), « Will East Germany Become a New Mezzogiorno? », *Journal of Comparative Economics*, n° 24(3), pp. 241–264.
- Bolton, P. & G. Roland, (1997), « The Breakup of Nations: A Political Economy Analysis », *Quarterly Journal of Economics*, n°, n° 112(4), pp. 1057–1090.
- Bond, Er. W., (2005), « The Sequencing of Trade Liberalization in the Presence of Adjustment Costs », document présenté à « Sequencing of Regional Economic Integration: Issues in the Breadth and Depth of Economic Integration in the Americas », Notre Dame, IN.
- Booth, Ch., (1901), *Improved Means of Locomotion As a First Step Towards the Cure of the Housing Difficulties of Londres*, Londres, Macmillan.
- Bordo, M. D., B. Eichengreen & D. A. Irwin, (1999), « Is Globalization Today Really Different Than Globalization a Hundred Years Ago? », Cambridge, MA, National Bureau of Economic Research, document de travail série 7195.
- Boreak, S., (2000), « Land Ownership, Sales and Concentration in Cambodia. A Preliminary Review of Secondary Data and Primary Data from Four Recent Surveys », Phnom Penh, Development Resource Institute, document de travail série 16.
- Borgegård, L.-Er., & J. Kemeny, (2004), « Sweden: High-Rise Housing for a Low-Density Country », dans Turkington, R., R. van Kempen & E. Wassenberg, (éds.), *High-Rise Housing in Europe: Current Trends and Future Prospects*, Delft, Pays-Bas, Delft University Press.
- Borjas, G. J., (1990), *Friends or Strangers: The Impact of Immigration on the U.S. Economy*, New York, Basic Books.
- Borjas, G. J., S. G. Bronars & S. J. Trejo, (1992a), « Self Selection and Internal Migration in the United States », *Journal of Urban Economics*, n°, n°, n° 32(2), pp. 159–185.
- Borsch-Supan, A., (1987), « The Role of Education: Mobility Increasing or Mobility Impeding? », Cambridge, MA, National Bureau of Economic Research, document de travail série 2329.
- Bossone, B. & J.-K. Lee, (2004), « In Finance, Size Matters: The ‘Systemic Scale Economies’ Hypothesis », *IMF Staff Papers*, n° 51(1), pp. (19–46).
- Bougheas, S., P. O. Demetriades & E. L. W. Morgenroth, (1999), « Infrastructure, Transport Costs and Trade », *Journal of International Economics*, n° 47(1), pp. 169–189.
- Bourguignon, Fr. & Chr. Morrisson, (1998), « Inequality and Development: The Role of Dualism », *Journal of Development Economics*, n° 57(2), pp. 233–257.
- , (2002), « Inequality among World Citizens: 1820–1992 », *American Economic Review*, n°, n° 92(4), pp. 727–744.
- Brahmbhatt, M., (2004), *Strong Fundamentals to the Fore: Regional Overview*, Washington, Banque mondiale, Région Asie de l’Est & Pacifique.
- Brakman, S., H. Garretsen & Ch. van Marrewijk, (2001), *An Introduction to Geographical Economics: Trade, Location and Growth*, New York, Cambridge University Press.
- Brandts, J., & D. J. Cooper, (2007), « It’s What You Say, Not What You Pay: An Experimental Study of Manager-Employee Relationships in Overcoming Coordination Failure », *Journal of the European Economic Association*, n° 5(6), pp. 1223–1268.
- Brezis, El. S. & P. R. Krugman, (1997), « Technology and the Life Cycle of Cities », *Journal of Economic Growth*, n° 2(4), pp. 369–383.
- Bristow, R., (1984), *Land Use Planning in Hong Kong: History, Policies and Procedures*, Hong Kong, Oxford University Press.
- Broadman, H. G., (2005), *From Disintegration to Reintegration: Eastern Europe and the Former Soviet Union in International Trade*, Washington, Banque mondiale.
- , (2006), *Africa’s Silk Road: China and India’s New Economic Frontier*, Washington, Banque mondiale.
- Brockerhoff, M., & P. Hewett, (2000), « Inequality of Child Mortality Among Ethnic Groups in Sub-Saharan Africa », *Bulletin of the World Health Organization*, n° 78(1), pp. 30–41.
- Brown, A. N., (1997), « The Economic Determinants of the Internal Migration Flows in Russia During Transition », Ann Arbor, Michigan, William Davidson Institute, document de travail série 89.
- Brown, D., M. Fay, J. Felkner, S. V. Lall & H. G. Wang, (2008), « The Death of Distance? Economic Implications of Infrastructure Improvement in Russia », Banque mondiale, Bureau de l’économiste en chef, Région Europe et Asie centrale. Washington. Processed.
- Brueckner, J. K., (2007), « Government Land-Use Interventions: An Economic Analysis », document présenté au 4<sup>e</sup> Symposium de la recherche urbaine de la Banque mondiale, Washington.

- Brühlhart, M., (2008), « An Account of Global Intra-Industry Trade, 1962-2006 », Nottingham, University of Nottingham, document de travail série 2008-08.
- Brunetti, A., & B. Weder, (2003), « A Free Press is Bad News for Corruption », *Journal of Public Economics*, n° 87(7-8), pp. 1801-1824.
- Brushett, S., (2005), « Management and Financing of Road Transport Infrastructure in Africa », Washington, Banque mondiale, Afrique subsaharienne, document de travail sur le transport, série 4.
- Bryceson, D. Fy, (1999), « Sub-Saharan Africa Betwixt and Between: Rural Livelihood Practices and Policies », Leiden, Pays-Bas, Centre d'études africaines, document de travail série 43.
- Buckley, R., Al. Bertaud & V. K. Phatak, (2005), « Property Rights and Interlocking Policy Constraints Urban Land Markets: Reforming Mumbai's Real Estate Raj », document présenté la conférence Politiques et administration foncières pour une croissance accélérée et une réduction de la pauvreté, New Delhi, Inde.
- Buckley, R., & J. Kalarickal, (2006), *Thirty Years of Banque mondiale Shelter Lending: What Have We Learned?*, Washington, Banque mondiale.
- Burchfield, M., H. G. Overman, D. Puga & M. Turner, (2006), « Causes of Sprawl: A Portrait from Space », *Quarterly Journal of Economics*, n°, n° 121(2), pp. 587-633.
- Bureau national de statistique du Nigeria, (2004), *National Nigeria Living Standard Survey (NLSS)*, Abuja, Nigeria, Bureau national de statistique du Nigeria.
- , (2006), *Poverty Profile for Nigeria*, Abuja, Nigeria, Bureau national de statistique du Nigeria.
- Burkey, M. L., (2006), « Gini Coefficients for the 2000 Census », North Carolina A&T State University, Department of Economics and Transportation-Logistics, Greensboro, NC, *traité*.
- Button, K., (1999), « Shipping Alliances: Are They at the Core of Solving Instability Problems in Shipping? », document présenté au 1999 Meeting of the International Association of Maritime Economists, Halifax, Canada.
- Buyts, P., S. Dasgupta, T. S. Thomas & D. Wheeler, (2008), « Determinants of a Digital Divide in Sub-Saharan Africa: A Spatial Econometric Analysis of Cell Phone Coverage », Washington, Banque mondiale, Documents de travail de Recherche sur les politiques, 4516.
- Buyts, P., U. Deichmann & D. Wheeler, (2006), « Road Network Upgrading and Overland Trade Expansion in Sub-Saharan Africa », Washington, Banque mondiale, Documents de travail de Recherche sur les politiques, 4097.
- Cabinet du Vice-Premier ministre, (2003), *Cities, Regions and Competitiveness*, Londres, Royaume-Uni, cabinet du Vice-Premier ministre.
- Calem, P. S., (1994), « The Impact of Geographic Deregulation on Small Banks », *Business Review*, novembre-décembre, pp. 17-31.
- Calem, P. S. & G. A. Carlino, (1991), « Urban Agglomeration Economies in the Presence of Technical Change », *Journal of Urban Economics*, n°, n°, n° 29(1), pp. 82-95.
- Cali, M., (2008), « Urbanization, Inequality and Economic Growth: Evidence from Indian States », document préliminaire pour le RDM 2009.
- Calmon, P. C. D. P., (2003), « Evaluation of Subsidies in Brazil: an Overview », Banque mondiale, Washington, *traité*.
- Canning, D. & E. Bennathan, (2007), « The Rate of Return to Transportation Infrastructure », dans OCDE/ECMT, (éds.), *Transport, Infrastructure Investment and Economic Productivity*, Paris, France, Organisation pour la coopération et le développement économiques (OCDE).
- Cárdenas, M. & A. Pontón, (1995), « Growth and Convergence in Colombia: 1950-1990 », *Journal of Development Economics*, n° 47(1), pp. 5-37.
- Carlino, G. A., (1979), « Increasing Returns to Scale in Metropolitan Manufacturing », *Journal of Regional Science*, n° 19(3), pp. 369-372.
- Carlino, G. A. & S. Chatterjee, (2001), « Employment Deconcentration: a New Perspective on America's Postwar Urban Evolution », Philadelphia, Federal Reserve Bank of Philadelphia, document de travail série 01-4.
- Carlton, D. W., (1983), « The Location and Employment Choices of New Firms: An Econometric Model with Discrete and Continuous Endogenous Variables », *Review of Economics and Statistics*, n°, n° 65(3), pp. 440-449.
- Carrère, C., (2007), « Regional Agreement and the Welfare in the South: When Scale Economies in Transport Matters », Clermont-Ferrand, CERDI, document de travail série 2007-26.
- Carvalho, A. S., S. V. Lall & Chr. Timmins, (2006), « Regional Subsidies and Industrial Prospects of Lagging Regions », Washington, Banque mondiale, Documents de travail de Recherche sur les politiques, 3843.
- Caselli, Fr., (2005), « Accounting for Cross-Country Income Differences », dans Aghion, Ph. & S. N. Durlauf, (éds.), *Handbook of Economic Growth, Volume 1A*, Amsterdam, North-Holland.
- Caselli, Fr. & J. Feyrer, (2007), « The Marginal Product of Capital », *Quarterly Journal of Economics*, n°, 122(2), pp. 535-568.
- Cashin, P. A., (1995), « Economic Growth and Convergence across the Seven Colonies of Australasia: 1861-1991 », *Economic Record*, n° 71(2), pp. 132-144.
- Catin, M & Chr. Van Huffel, (2003), « Inégalités régionales et développement économique: le cas français (1850-2000) », *La Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, part 5, pp. 1-18.
- Chakraborty, P., (2003), « Unequal Fiscal Capacities across Indian States: How Corrective is the Fiscal Transfer Mechanism? », document présenté à la conférence du projet WIDER sur *Spatial Inequality in Asia* à la United Nations University Headquarters, Tokyo, Japon.
- Chakravorty, S. & S. V. Lall, (2005), « Industrial Location and Spatial Inequality: Theory and Evidence from India », *Review of Development Economics*, n° 9(1), pp. 47-68.



- , (2007), *Made in India: The Economic Geography and Political Economy of Industrialization*. New Delhi et New York, Oxford University Press.
- Chandler Jr., Al. D., (1977), *The Visible Hand: The Managerial Revolution in American Business*, Cambridge, MA, Belknap Press.
- Chandler, M. Ol., (1992), « Public Housing Desegregation: What Are the Options? » *Housing Policy Debate*, n° 3(2), pp. 509–534.
- Chandler, T., (1987), *Four Thousand Years of Urban Growth: An Historical Census*, Lampeter, Royaume-Uni, Edwin Mellen Press.
- Chandler, T. & G. Fox (1974), *Three Thousand Years of Urban Growth*, New York et Londres, Academic Press.
- Chandra, V., (2006), *Technology Adaptation and Exports: How Some Developing Countries Got It Right*, Washington, Banque mondiale.
- Chang, H.-J., (2005), « Policy Space in Historical Perspective - with Special Reference to Trade and Industrial Policies », document présenté à la conférence du 50<sup>e</sup> anniversaire de la Queen Elizabeth House : The Development of Threats and Promises, Oxford.
- Charlot, S. & G. Duranton, (2004), « Communication Externalities in Cities », *Journal of Urban Economics*, n°, n°, n° 56(3), pp. 581–613.
- Chase-Dunn, Chr., Y. Kawano & B. D. Brewer ; (2000), « Trade Globalization since 1795: Waves of Integration in the World-System », *American Sociological Review*, n° 65(1), pp. 77–95.
- Chen, Y., (2008), « China: A Case Study of 1D-2D-3D Areas », note préliminaire pour le RDM 2009.
- , (2008), « Urban Agglomeration Policy in China », note préliminaire pour le RDM 2009.
- Chinitz, B. J., (1961), « Contrasts in Agglomeration: New York and Pittsburgh », *American Economic Review*, n°, n° 51(2), pp. 279–289.
- Chinn, M. D. & Hiro Ito, (2006), « What Matters for Financial Development? Capital Controls, Institutions & Interactions », *Journal of Development Economics*, n° 81(1), pp. 163–192.
- Chiquier, L., Ol. Hassler & M. Lea, (2004), « Mortgage Securities in Emerging Markets », Washington, Banque mondiale, documents de travail de Recherche sur les politiques, 3370.
- Chomitz, K. M., P. Buys & T. S. Thomas, (2005), « Quantifying the Rural-Urban Gradient in Latin America and the Caribbean », Washington, Banque mondiale, documents de travail de Recherche sur les politiques, 3634.
- Chow, Hwee K., P. N. Kriz, R. S. Mariano & A. H. H. Tan, (2005), *Trade, Investment and Financial Integration in East Asia*, Tanglin, Singapour, Secrétariat de l'Association des nations d'Asie du Sud-est + 3.
- Christaller, Walter, (1933). *Central Places in Southern Germany*, Englewood Cliffs, NJ, Prentice Hall.
- Christensen, D. Charly, (2004), « Physiocracy: The Missing Link », dans Sundberg, K., T. Germundsson & K. Hansen, (éds.), *Modernisation and Tradition. European Local and Manorial Societies 1500-1900*, Lancaster, Royaume-Uni, Nordic Academic Press.
- Ciccone, A. & G. Peri, (2006), « Identifying Human-Capital Externalities: Theory with Applications », *Review of Economic Studies*, n° 73(2), pp. 381–412.
- Clark, C., (1957), *The Conditions of Economic Progress, Third Edition*, Londres, Royaume-Uni, McMillan.
- Clemens, M. A., Cl. E. Montenegro & L. Pritchett, (2008), « The Place Premium: Wage Differences for Identical Workers across the US Border », Washington, Banque mondiale, documents de travail de Recherche sur les politiques, 4671. Note préliminaire pour le RDM 2009.
- Cockrem, T., (2007), « Singapore's Slum Deal », *The Sun-Herald*, 8 avril.
- Coe, P. J. & J. C. H. Emery, (2004), « The Disintegrating Canadian Labour Market? The Extent of the Market Then and Now », *Canadian Journal of Economics*, n° 37(4), pp. 879–897.
- Cohen, D. & M. Soto, (2007), « Growth and Human Capital: Good Data, Good Results », *Journal of Economic Growth*, n° 12(1), pp. 51–76.
- Cole, W. E. & R. D. Sanders, (1985), « Internal Migration and Urban Employment in the Third World », *American Economic Review*, n°, n° 75(3), pp. 481–494.
- Collier, P., (2003), *Breaking the Conflict Trap: Civil War and Development Policy*, Washington et New York, Banque mondiale et Oxford University Press.
- , (2007), *The Bottom Billion: Why the Poorest Countries are Failing and What Can Be Done About It*, New York et Oxford, Royaume-Uni, Oxford University Press.
- Collier, P. & S. A. O'Connell, (2008), « Opportunities and Choices », dans Ndulu, B. J., S. A. O'Connell, R. H. Bates, P. Collier & Ch. C. Soludo, (éds), *The Political Economy of Economic Growth in Africa, 1960-2000, Volume 1*, Cambridge, Royaume-Uni, Cambridge University Press.
- Collier, P. & A. J. Venables, (2007), « Rethinking Trade Preferences: How Africa Can Diversify Its Exports », *World Economy*, n° 30(8), pp. 1326–45.
- Combes, P.-Ph., (2000), « Marshall-Arrow-Romer Externalities and City Growth », Paris, France, Centre d'étude et de recherche en action sociale, document de travail, 99-06.
- Combes, P.-Ph. & M. Lafourcade, (2001), « Transport Cost Decline and Regional Inequalities: Evidence from France », Londres, Royaume-Uni, Centre for Economic Policy Research, document de travail, 2894.
- , (2005), « Transport Costs: Measures, Determinants & Regional Policy Implications for France », *Journal of Economic Geography*, n° 5(3), pp. 319–49.
- Commission européenne, (2001), *Unité, solidarité, diversité pour l'Europe, sa population et son territoire : second rapport sur la cohésion économique et sociale*, Bruxelles, Commission européenne.

- , (2002), *Finances publiques de l'Union européenne*, Luxembourg, Commission européenne, Bureau des publications officielles des Communautés européennes.
- , (2007), *Des régions en pleine croissance, une Europe en pleine croissance*, Bruxelles, Belgique, Communautés européennes.
- Commission pour l'Afrique (CFA), (2005), *Our Common Interest: Report of the Commission for Africa*, Londres, Royaume-Uni, Commission pour l'Afrique (CFA).
- Connell, J., B. Dasgupta, R. Laishley & M. Lipton, (1976), *Migration from Rural Areas: The Evidence from Village Studies*, Delhi, Inde, Oxford University Press.
- Conseil de cabinet, (1972), *New Integrated Spatial Development Plan (Japanese)*, Tokyo, Japon, Conseil de cabinet.
- Conseil national sri lankais pour le développement économique & PNUD, (2005), *Millennium Development Goals Country Report 2005: Sri Lanka*, Colombo, Sri Lanka, Conseil national sri lankais pour le développement économique.
- Costa, D. L. & M. E. Kahn, (2000), « Power Couples: Changes in the Locational Choice of the College Educated, 1940-1990 », *Quarterly Journal of Economics*, n° 115(4), pp. 1287-1315.
- Coulibaly, S., (2006), « Regional Integration and the Persistent Uneven Spread of Economic Activities in Developing Areas », *Economie Internationale*, n° 106(2), pp. 5-23.
- , (2007), « Evaluating the Trade Impact of Developing RTAs: A Semi-Parametric Approach », Washington, Banque mondiale, documents de travail de Recherche sur les politiques, 4220.
- , (2008), « On the Complementarity of Regional and Global Trade », note préliminaire pour le RDM 2009.
- Coulibaly, S. & L. Fontagné, (2006), « South-South Trade: Geography Matters », *Journal of African Economies*, n° 15(2), pp. 313-341.
- Crafts, N., (2005), « Regional GDP in Britain, 1871-1911: Some Estimates », *Scottish Journal of Political Economy*, n° 52(1), pp. 54-64.
- , (2008), « Spatial Disparities in 19th Century British Industrialization », document préliminaire pour le RDM 2009.
- Crafts, N., T. C. Mills & Abay Mulatu, (2007), « Total Factor Productivity Growth on Britain's Railways, 1852-1912: A Reappraisal of the Evidence », *Exploration in Economic History*, n° 44(4), pp. 608-634.
- Crafts, N. & G. Toniolo, (1996), *Economic Growth in Europe since 1945*, Cambridge, Royaume-Uni, et New York, Cambridge University Press.
- Crafts, N. F. R., (1989), « British Industrialization in an International Context », *Journal of Interdisciplinary History*, n° 19(3), pp. 415-428.
- Criscuolo, Ch., J. E. Haskel & M. J. Slaughter, (2004), « Why Are Some Firms More Innovative? Knowledge Inputs, Knowledge Stocks and the Role of Global Engagement », Tuck School of Business, Hanover, NH, *traité*.
- CSAO-CEDEAO, (2005), *Atlas des Transports et des Télécommunications dans les États ouest-africains*, Club du Sahel et de l'Afrique de l'Ouest et Communauté économique des États d'Afrique de l'Ouest, Paris, Abuja.
- Cullinane, Sh., (2002), « The Relationship between Car Ownership and Public Transport Provision: A Case Study of Hong Kong », *Transport Policy*, n° 9(1), pp. 29-39.
- Cutler, D., A. Deaton & A. Lleras-Muney, (2006), « The Determinants of Mortality », *Journal of Economic Perspectives*, n° 20(3), pp. 97-120.
- Czubala, W., B. Shepherd & J. S. Wilson, (2007), « Help or Hindrance? The Impact of Harmonized Standards on African Exports », Washington, documents de travail de Recherche sur les politiques, 4400.
- Da Mata, D., U. Deichmann, J. V. Henderson, S. V. Lall & H. G. Wang, (2007), « Determinants of City Growth in Brazil », *Journal of Urban Economics*, n°, n° 62(2), pp. 252-272.
- Dall'Erba, S., (2003), « The Trade-off Efficiency-Equity as an Explanation of the Mitigated Success of the European Regional Development Policies », Urbana, IL, EUC Working Paper Series Vol. 2, No. 3.
- Davezies, Laurent, (2001), *Politiques for Sound Development*. Paris, France, Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE).
- Davis, D. R. & D. E. Weinstein, (1999), « Economic Geography and Regional Production Structure: An Empirical Investigation », *European Economic Review*, n° 43(2), pp. 379-407.
- Davis, S. J. & J. C. Haltiwanger, (1992), « Gross Job Creation, Gross Job Destruction & Employment Reallocation », *Quarterly Journal of Economics*, n° 107(3), pp. 819-863.
- De Blij, H., (2005), *Why Geography Matters: Three Challenges Facing America: Climate Change, the Rise of China & Global Terrorism*, New York, Oxford University Press.
- De Brauw, Al. & J. Giles, (2008), « Migrant Labor Markets and the Welfare of Rural Households in the Developing World: Evidence from China », Washington, Banque mondiale, documents de travail de Recherche sur les politiques, 4585.
- de la Fuente, A., (2000), « Convergence across Countries and Regions: Theory and Empirics », Londres, Royaume-Uni, Centre for Economic, documents de travail de Recherche sur les politiques, 2465.
- , (2004), « Second-Best Redistribution through Public Investment: a Characterization, an Empirical Test and an Application to the Case of Spain », *Regional Science and Urban Economics*, n° 34(5), pp. 489-503.
- de la Fuente, A., X. Vives, J. J. Dolado & R. Faini, (1995), « Infrastructure and Education as Instruments of Regional Policy: Evidence from Spain », *Economic Policy*, n° 10(20), pp. 11-51.
- De Long, J. Br., (1988), « Productivity Growth, Convergence & Welfare: Comment », *American Economic Review*, n° 78(5), pp. 1138-1154.

- De Long, J. Br. & A. Shleifer, (1993), « Princes and Merchants: European City Growth before the Industrial Revolution », *Journal of Law and Economics*, n° 36(2), pp. 671–702.
- de Soto, H., (2000), *The Mystery of Capital: Why Capitalism Triumphs in the West and Fails Everywhere Else*. Londres, Royaume-Uni, Bantan Press.
- Decressin, J. & A. Fatás, (1994), « Regional Labour Market Dynamics in Europe », Londres, Royaume-Uni, Centre for Economic Policy Research, document de travail, DP1085.
- Deichmann, U., M. Fay, J. Koo & S. V. Lall, (2004), « Economic Structure, Productivity & Infrastructure Quality in Southern Mexico », *Annals of Regional Science* 38(3), pp. 361–385.
- Deichmann, U., K. Kaiser, S. V. Lall & Z. Shalizi, (2005), « Agglomeration, Transport & Regional Development in Indonesia », Washington, Banque mondiale, documents de travail de Recherche sur les politiques, 3477.
- Deichmann, U., S. V. Lall, S. J. Redding & A. J. Venables, (à paraître), « Industrial Location in Developing Countries », *World Bank Research Observer*.
- Deininger, Kl. W. & S. Jin, (2003), « Land Sales and Rental Markets in Transition. Evidence from Rural Vietnam », Washington, Banque mondiale, documents de travail de Recherche sur les politiques, 3013.
- Dekle, R. & J. Eaton, (1999), « Agglomeration and Land Rents: Evidence from the Prefectures », *Journal of Urban Economics*, n° 46(2), pp. 200–214.
- Demurger, S., J. D. Sachs, W. Th. Woo, Sh. Bao, G. Chang & A. Mellinger, (2002), « Geography, Economic Policy and Regional Development in China », *Asian Economic Papers*, n° 1(1), pp. 146–197.
- Deshingkar, Pr. & S. Grimm, (2004), *Voluntary Internal Migration: An Update*, Londres, Royaume-Uni, Overseas Development Institute.
- Desmet, Kl. & M. Fafchamps, (2003), « What are Falling Transport Costs Doing to Spatial Concentration Across US Counties? », Londres, Royaume-Uni, Centre for Economic Policy Research, document de travail, 3853.
- , (2006), « Employment Concentration across U.S. Counties », *Regional Science and Urban Economics*, n° 36(4), pp. 482–509.
- Deutsch, R., (2006), « Beneficiary Assessment of Land Titles Recipients under Land Management and Administrative Project (LMAP) », *traité*.
- Devereux, M. P., R. Griffith & Helen Simpson, (2004), « The Geographic Distribution of Production Activity in the UK », *Regional Science and Urban Economics*, n° 34(5), pp. 533–564.
- Dillinger, W., (2007), « Poverty and Regional Development in Eastern Europe and Central Asia », Washington, Banque mondiale, document de travail 118.
- Disdier, A.-C. & K. Head, (2008), « The Puzzling Persistence of the Distance Effect on Bilateral Trade », *Review of Economics and Statistics*, n° 90(1), pp. 37–48.
- Dixie, G., (2002), *Review of Current and Future Airfreight Situation From Bangladesh*, Dhaka, Bangladesh, Accord Associates for the Hortex Foundation.
- Dixit, A. K. & Joseph E. Stiglitz, (1977), « Monopolistic Competition and Optimum Product Diversity », *American Economic Review*, n° 67(3), pp. 297–308.
- Djankov, S., C. L. Freund & C. S. Pham, (2006), « Trading on Time », Washington, Banque mondiale, documents de travail de Recherche sur les politiques, 3909.
- Dobkins, L. H. & Y. M. Ioannides, (2001), « Spatial Interactions among US Cities, 1900–1990 », *Regional Science and Urban Economics*, n° 31(6), pp. 701–731.
- Docquier, Fr., (2006), « Brain Drain and Inequality across Nations », document présenté à la conférence EUDN-AFD sur la migration et le développement, Paris, France.
- Docquier, Fr., M. Beine & H. Rapoport, (2006), « Brain Drain and Human Capital Formation in Developing Countries: Winner and Losers », Louvain-la-Neuve, Belgique, Université catholique de Louvain, Département des Sciences économiques, documents de travail, 2006-23.
- Donoso Cl., M. & M. Leninhan, (2008), « A Space-Based Development Framework: A Bottom-up Approach to Economic Integration », Banque mondiale, Environmentally and Socially Sustainable Development Unit, Bureau régional Europe et Asie centrale, Washington, *traité*.
- Donsky, M., (1990), « Putting a Spin on the Yarn Business; Macfield Tries to Get a Leg Up on its Competition », *Business North Carolina*. 1<sup>er</sup> septembre.
- Dorosh, P. A., S. Haggblade & S. Dradri, (2007), « Cotton in Zambia: Alternative Instruments for Ensuring Food Security and Price Stability in Zambia », East Lansing, MI, International Development Collaborative Working Paper Series ZM-FSRP-WP-29.
- Douthat, R., M. Poe & A. Cutler, (2006), « The Poor get Richer », *The Atlantic Monthly*.
- Drabenstott, M., (2005), *A Review of the Federal Role in Regional Economic Development*, Kansas City, MO, Federal Reserve Bank of Kansas City.
- Duarte, A. J. M. Al., P. Cavalcanti Gomes Ferreira & M. A. Salvato Jr, (2004), « Regional or Educational Disparities? A Counterfactual Exercise », São Paulo, Brésil, Fundação Getulio Vargas, Département d'Économie, document de travail 532.
- Dumais, G., G. Ellison & E. L. Glaeser, (2002), « Geographic Concentration as a Dynamic Process », *Review of Economics and Statistics*, n° 84(2), pp. 193–204.
- Dumke, R. H., (1994), « Urban Inequality in Wilhemine Germany », Institut für Volkswirtschaftslehre, Universität der Bundeswehr Muenchen, Munich, Allemagne, *traité*.
- Dunlap, D. W., (1992), « Some Land-use History Highlights », *The New York Times*, 12 avril.
- Dunlevy, J. A. & D. Bellante, (1983), « Net Migration, Endogenous Incomes and the Speed of Adjustment to the North-South Dif-

- ferential », *Review of Economics and Statistics*, n° 65(1), pp. 66–75.
- Dunne, T., M. J. Roberts & L. Samuelson, (1989a), « Plant Turn-over and Gross Employment Flows in the U.S. Manufacturing Sector », *Journal of Labor Economics*, n° 7(1), pp. 48–71.
- , (1989b), « The Growth and Failure of U.S. Manufacturing Plants », *Quarterly Journal of Economics*, n° 104(4), pp. 671–698.
- Duranton, G. & H. G. Overman, (2002), « Testing for Localization Using Micro-Geographic Data », Londres, Royaume-Uni, Centre for Economic Performance Discussion Papers 540.
- Duranton, G. & D. Puga, (2000), « Diversity and Specialization in Cities: Why, Where and When Does It Matter? », *Urban Studies*, n° 37(3), pp. 533–555.
- , (2001), « Nursery Cities: Urban Diversity, Process Innovation, and the Life Cycle of Products », *American Economic Review*, n° 91(5), pp. 1454–1477.
- , (2004), « Micro-Foundations of Urban Agglomeration Economies », dans J. Vernon Henderson and Jacques Thisse, (éds), *Handbook of Urban and Regional Economies, Volume 4*, Amsterdam, Pays-Bas, North Holland.
- , (2005), « From Sectoral to Functional Urban Specialization », *Journal of Urban Economics*, n° 57(2), pp. 343–370.
- Easterly, W. & R. Levine, (2001), « What Have We Learned From a Decade of Empirical Research on Growth? It's not Factor Accumulation: Stylized Facts and Growth Models », *World Bank Economic Review*, n° 15(2), pp. 177–219.
- Easterly, W. & Y. Nyarko, (2008), « Is the Brain Drain Good for Africa? », Washington, Brookings Global Economy and Development Working Paper Series, 19.
- Eaton, J. & Z. Eckstein, (1997), « Cities and Growth: Theory and Evidence from France and Japan », *Regional Science and Urban Economics*, n° 27(4-5), pp. 443–474.
- Eeckhout, J., (2004), « Gibrat's Law for (All) Cities », *American Economic Review*, n° 94(5), pp. 1429–1451.
- Ellison, G. & E. L. Glaeser, (1997), « Geographic Concentration in US Manufacturing Industries: A Dartboard Approach », *Journal of Political Economy*, n° 105(5), pp. 889–927.
- Engel, E., A. Galetovic & C. Raddatz, (1998), « Taxes and Income Distribution in Chile: Some Unpleasant Redistributive Arithmetic », Santiago du Chili, Centro de Economía Aplicada, Universidad de Chile, documents de travail 41.
- Engels, Fr., (1987), *The Condition of the Working Class in England*, New York, Penguin Books (publication originale en Allemagne, en 1945).
- Escobal, J. & M. Torero, (2000), « Does Geography Explain Differences in Economic Growth in Peru? », Washington, Inter-American Development Bank Research Network, document de travail R-404.
- Estache, A. & M. Fay, (2007), « Current Debates on Infrastructure Policy », Washington, Banque mondiale, documents de travail de Recherche sur les politiques, 4410.
- Estache, A., M. González & L. Trujillo, (2002), « Efficiency Gains from Port Reform and the Potential for Yardstick Competition: Lessons from Mexico », *World Development*, n° 30(4), pp. 545–560.
- Euractiv, (2008), *Commission Defends Proposal on Pension 'Portability'*, Bruxelles, Euractiv.
- Evans, C. L. & J. E. Harrigan, (2005), « Distance, Time and Specialization: Lean Retailing in General Equilibrium », *American Economic Review*, n° 95(1), pp. 292–313.
- Evans, P., (2002), *Livable Cities? Urban Struggles for Livelihood and Sustainability*, Berkeley, CA, Berkeley University Press.
- Evenett, S. J., (2005), « Competitive Liberalization: A Tournament Theory-Based Interpretation », document présenté à « Sequencing of Regional Economic Integration: Issues in the Breadth and Depth of Economic Integration in the Americas », Notre Dame, IN.
- Ezcurra, R. & P. Pascual, (2007), « Spatial Disparities in Productivity in Central and Eastern Europe », *Eastern European Economics*, n° 45(3), pp. 5–32.
- Fafchamps, M. & K. Desmet, (2000), « The Changing Spatial Distribution of Economic Activity across U.S. Counties », Oxford, Royaume-Uni, documents de travail économiques 43.
- Faini, R., (1983), « Cumulative Process of Deindustrialization in an Open Region: the Case of Southern Italy », *Journal of Development Economics*, n° 12(3), pp. 277–301.
- , (1996), « Increasing Returns, Migration and Convergence », *Journal of Development Economics*, n° 49(1), pp. 121–136.
- Faini, R., C. Giannini & G. Galli, (1993), « Finance and Development: The Case of Southern Italy », dans Giovannini, A., (éds), *Finance and Development: Issues and Experience*. Cambridge, Royaume-Uni, Cambridge University Press.
- Fan, Sh., X. Zhang & N. Rao, (2004), « Public Expenditure, Growth & Poverty Reduction in Rural Uganda », Washington, International Food Policy Research Institute, documents de travail série 4.
- Farvacque-Vitkovic, C., A. Casalis, Chr. Eghoff & M. Diop, (2007), « Development of the Cities of Mali: Challenges and Priorities », Washington, Banque mondiale, Région Afrique, document de travail 104.
- Fay, M., J. Felkner & S. V. Lall, (2008), « Market Access and Firm Productivity in the Russian Federation », Banque mondiale, Washington, *traité*.
- Fay, M. & Ch. Opal, (2000), « Urbanization without Growth: A Not-So-Uncommon Phenomenon », Washington, documents de travail de Recherche sur les politiques, 2412.
- Fearon, J. D. & D. D. Laitin, (2003), « Additional Tables for Ethnicity, Insurgency and Civil War », Stanford University, Palo Alto, CA, *traité*.
- Feder, G. & P. Lanjouw, (2001), « Rural Non-Farm Activities and Rural Development: From Experience towards Strategy », Washington, note préliminaire de Stratégie de développement rural, 4.



- Feenstra, R. C. & G. H. Hanson, (1997), « Foreign Direct Investment and Relative Wages: Evidence from Mexico's Maquiladoras », *Journal of International Economics*, n° 42(3-4), pp. 371–393.
- Feldman, M. P., (1994), *The Geography of Innovation*, Boston, MA, Kluwer.
- Feldman, M. P. & D. B. Audretsch, (1999), « Innovation in Cities: Science-Based Diversity, Specialization and Localized Competition », *European Economic Review*, n° 43(2), pp. 409–429.
- Ferreira, A., (2000), « Convergence in Brazil: Recent Trends and Long-Run Prospects », *Journal of Applied Economics*, n° 3(4), pp. 479–489.
- Fingleton, B., (2003), « Increasing Returns: Evidence from Local Wages in Great Britain », *Oxford Economic Papers*, n° 55(4), pp. 716–739.
- Fink, C. & A. Mattoo, (2004), « Regional Agreements and Trade in Services: Policy Issues », *Journal of Economic Integration*, n° 19(4), pp. 742–779.
- Fink, C., A. Mattoo & Il. Cr. Neagu, (2005), « Assessing the Impact of Communication Costs on International Trade », *Journal of International Economics*, n° 67(2), pp. 428–45.
- Fischer, C., W. Harrington & I. W. H. Parry, (2007), « Should Automobile Fuel Economy Standards be Tightened? », *Energy Journal*, n° 28(4), pp. 1–30.
- Fogel, R. W., (1979), « Notes on the Social Savings Controversy », *Journal of Economic History*, n° 39(1), pp. 1–54.
- Fonds monétaire international, (1998), *World Economic Outlook, Financial Crises: Causes and Indicators*, Washington, Fonds monétaire international (FMI).
- , (2007), *Directions of Trade*, Washington, Fonds monétaire international (FMI).
- Fontagné, L., Th. Mayer & S. Zignago, (2005), « Trade in the Triad: How Easy is the Access to Large Markets? », *Canadian Journal of Economics*, n° 38(4), pp. 1401–1430.
- Foroutan, F. & L. Pritchett, (1993), « Intra-Sub-Saharan African Trade: Is it Too Little? », *Journal of African Economies*, n° 2(1), pp. 74–105.
- Frankel, J. A., Er. Stein & Sh.-J. Wei, (1996), « Regional Trade Arrangements: Natural or Supernatural », *American Economic Review*, n° 86(2), pp. 52–56.
- Freund, C. L. & D. Weinhold, (2004), « The Effect of the Internet on International Trade », *Journal of International Economics*, n° 62(1), pp. 171–189.
- Fuentes, R. & A. Montes, (2004), « Mexico and the Millennium Development Goals in a Subnational Level », *Journal of Human Development*, n° 5(1), pp. 97–120.
- Fujita, M., (2007), *Regional Integration in East Asia: From the Viewpoint of Spatial Economics*, New York, Palgrave et Macmillan.
- Fujita, M. & R. Ishii, (1999), « Global Location Behavior and Organizational Dynamics of Japanese Electronics Firms and their Impact on Regional Economies », dans Chandler Jr, Al. D., P. Hagstrom & Or. Solvell, (éds), *The Dynamic Firm: The Role of Technology, Strategy, Organization and Regions*, Oxford, Royaume-Uni, Oxford University Press.
- Fujita, M. & T. Tabuchi, (1997), « Regional Growth in Post War Japan », *Regional Science and Urban Economics*, n° 27(6), pp. 643–670.
- Fuss, M. A. & V. K. Gupta, (1981), « A Cost Function Approach to the Estimation of Minimum Efficient Scale, Returns to Scale & Suboptimal Capacity: With an Application to Canadian Manufacturing », *European Economic Review*, n° 15(2), pp. 123–135.
- Gabaix, X. & Y. M. Ioannides, (2004), « Evolution of City Size Distributions », dans Henderson, J. V. & J.-Fr. Thisse, (éds), *Handbook of Urban and Regional Economics Vol. 4*, Amsterdam, Pays-Bas, Elsevier.
- Gakenheimer, R., (1999), « Urban Mobility in the Developing World », *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, n° 33(7), pp. 671–689.
- Gallaway, L. E. & R. K. Vedder, (1971), « Mobility of Native Americans », *Journal of Economic History*, n° 31(3), pp. 613–649.
- Gallup, J. L., J. D. Sachs & A. M. D. Mellinger, (1999), « Geography and Economic Development », *International Regional Science Review*, n° 22(2), pp. 179–232.
- Garau, P., (2008), *Notes for the State of the World's Cities Report 2008: Policy Analysis and Recommendations*, Nairobi, UNHABITAT.
- García-Verdú, R., (2005), « Income, Mortality & Literacy Distribution Dynamics Across States in Mexico: 1940–2000 », *Cuadernos de Economía*, n° 42(125), pp. 165–192.
- Garrett, J., (2005), *Mobility, Migration and Rural-Urban Changes, Brief 2*, Washington, Institut international de recherche sur les politiques alimentaires (IFPRI).
- Garrett, P., (2002), « Slums of Baltimore », dans Elfenbein, J. L., J. R. Breihan & Th. L. Hollowak, (éds), *From Mobtown to Charm City: New Perspectives on Baltimore's Past*, Baltimore, MD, Maryland Historical Society.
- Gauthier, J.-P., (2007), *Special Economic Zones: Performance, Lessons Learned & Implications for Zone Development*, Washington, Banque mondiale, Service conseil pour l'investissement étranger (SCIE).
- Gibbon, P. & S. Ponte, (2005), *Trading Down: Africa, Value Chains & the Global Economy*, Philadelphie, PA, Temple University Press.
- Gibson, J. & S. Rozelle, (2003), « Poverty and Access to Roads in Papua New Guinea », *Economic Development and Cultural Change*, n° 52(1), pp. 159–185.
- Gill, I. & H. Kharas, (2007), *An East Asia Renaissance: Ideas for Economic Growth*, Washington, Banque mondiale.
- Gilman, S., (1984), *The Competitive Dynamics of Container Shipping*, Liverpool, Royaume-Uni, Gower Pub Co.
- Glaeser, E. L. & Ma. E. Kahn, (2001), « Decentralized Employment and the Transformation of the American City », Cambridge, MA, Harvard Institute of Economic Research, document de travail 1912.



- Glaeser, E. L., H. D. Kallal, J. A. Scheinkman & A. Shleifer, (1992), « Growth in Cities », *Journal of Political Economy*, n° 100(6), pp. 1126–1152.
- Glaeser, E. L., J. Kolko & A. Saiz, (2001), « Consumer City », *Journal of Economic Geography*, n° 1(1), pp. 27–50.
- Glaeser, E. L. & D. C. Maré, (2001), « Cities and Skills », *Journal of Labor Economics*, n° 19(2), pp. 316–342.
- Glaeser, E. L., J. A. Scheinkman & A. Schleifer, (1995), Economic Growth in a Cross-Section of Cities », *Journal of Monetary Economics*, n° 36(1), pp. 117–143.
- Golob, Th. F. & D. Brownstone, (2005), « The Impact of Residential Density on Vehicle Usage and Energy Consumption », Berkeley, CA, University of California Energy Institute Policy and Economics Working Paper Series EPE-011.
- Good, D. F. (1986), « Uneven Development in the Nineteenth Century: A Comparison of the Habsburg Empire and the United States », *Journal of Economic History*, n° 46(1), pp. 137–151.
- Goodlad, R. (1996), « The Housing Challenge in South Africa », *Urban Studies*, n° 33(9), pp. 1629–1645.
- Gordon, R. J. (1990), *The Measurement of Durable Goods Prices*, Chicago, IL, University of Chicago Press.
- Gozelak, Gr., (2007), « Cohesion and Convergence: Synonyms or Two Different Notions? » document présenté à l'atelier de politique « Spatial Disparities and Development Policy », Berlin, Allemagne.
- Gouvernement indien, Commission de planification, (2002a), *10th Five Year Plan (2002-2007)*, New Delhi, Inde, Gouvernement indien, Commission de planification.
- , (2002b), *National Human Development Report 2001*, New Delhi, Inde, Gouvernement indien, Commission de planification.
- , (2006), *Towards Faster and More Inclusive Growth: An approach to the Eleventh Five Year Plan 2007-2012*, New Delhi, Inde, Gouvernement indien.
- Gouvernement de Malaisie, (2001), *Eight Malaysia Plan: 2001-2005*, Kuala Lumpur, Malaisie, Unité de planification économique.
- Gouvernement du Nigeria, Ministère fédéral des Sciences et technologies, (2003), *Multi-Disciplinary Committee Report of the Techno-Economic Survey on Wood and Wood Products Sector, 2003 4th Update*, Lagos, Gouvernement du Nigeria, ministère fédéral des Sciences et technologies.
- Gouvernement du Sri Lanka, (2008), *Poverty Indicators Household Income and Expenditure Survey 2006-07*, Colombo, Sri Lanka, Département du Recensement et des statistiques, Ministère de la Planification et des finances.
- Goyal, S. & K. L. Staal, (2004), « The Political Economy of Regionalism », *European Economic Review*, n° 48(3), pp. 563–593.
- Green, A. L. G., (1969), « Regional Inequality, Structural Change & Economic Growth in Canada, 1890-1956 », *Economic Development and Cultural Change* 17(4), pp. 567–583.
- Gregoire, E. & P. Labazee, (1993), *Grands Commerçants d'Afrique de l'Ouest*, Paris, France, Karthala-Orstom.
- Greytak, D. & P. Blackley, (1985), « Labor Productivity and Local Industry Size: Further Issues in Assessing Agglomeration Economies », *Southern Economic Journal*, n° 51(4), pp. 1121–1129.
- Gribbin, A., (2000), « Overpopulated Megacities Face Frightening Future- Overpopulation in Developing Countries Impact on the West », *Insight On The News*, 21 août.
- Griliches, Z. & V. Ringstad, (1971), *Economies of Scale and the Form of the Production Function: An Econometric Study of Norwegian Manufacturing Establishment Data*, Amsterdam, Pays-Bas, North-Holland.
- Groupe Recherche - Actions pour le Développement, (2001), « Potentialités et conflits dans les zones péri-urbaines : le cas de Bamako, au Mali », Londres, Royaume-Uni, IIED Rural-Urban Interactions and Livelihood Strategies, document de travail 5.
- Guasch, J. L., (2008), *Exporting by Mail: An Innovative Trade Facilitation Tool*. Washington, Banque mondiale, IFC Smart Lessons.
- Guerra, C. A., Pr. W. Gikandi, J. Tatem, A. M. Noor, D. L. Smith, S. I. Hay & R. W. Snow, (2008), « The Limits and Intensity of Plasmodium Falciparum Transmission: Implications for Malaria Control and Elimination Worldwide », *Plos Medicine*, n° 5(2), p. e38.
- Gwatkin, D. R., Sh. Rutstein, K. Johnson, El. Suliman, A. Wagstaff & A. Amouzou, (2007), *Socio-Economic Differences in Health, Nutrition & Population within Developing Countries: An Overview*, Washington, Banque mondiale.
- Hall, C., (1984), « Regional Inequalities in Well-Being in Costa Rica », *Geographical Review* 74(1), pp. 48–62.
- Hall, P., (2002), *Cities of Tomorrow*, Oxford, Blackwell Publishing.
- Hall, R. E., (1988), « The Relation between Price and Marginal Cost in U.S. Industry », *Journal of Political Economy*, n° 96(5), pp. 921–947.
- , (1990), « Invariance Properties of Solow's Productivity Residual », dans Diamond, P., (éds), *Growth, Productivity, Unemployment: Essays to Celebrate Bob's Solow's Birthday*. Cambridge, MA, MIT Press.
- Hall, Th. & S. Vidén, (2005), « The Million Homes Programme: A Review of the Great Swedish Planning Model », *Planning Perspectives*, n° 20(3), pp. 301–328.
- Hamaguchi, N., (à paraître), « Regional Integration, Agglomeration & Income Distribution in East Asia », dans Huang, Y., & A. Magnoli Bocchi (éds), *Reshaping Economic Geography in East Asia*, Washington, Banque mondiale, complément au RDM 2009 pour la Région EAP.
- Hammond, G. W. & J. von Hagen, (1994), « Industrial Localization. An Empirical Test for Marshallian Localization Economies », Londres, Royaume-Uni, Centre for Economic Policy Research, documents de travail 917.
- Hancock, D., D. B. Humphrey & J. A. Wilcox, (1999), « Cost Reductions in Electronic Payments: The Roles of Consolidation, Economies of Scale & Technical Change », *Journal of Banking and Finance*, n° 23(2-4), pp. 391–421.

- Hanson, G. H. (1996), « Agglomeration, Dispersion & the Pioneer Firm », *Journal of Urban Economics*, n° 39(3), pp. 255–281.
- , (1998a), « North American Economic Integration and Industry Location », *Oxford Review of Economic Policy*, n° 14(2), pp. 30–44.
- , (1998b), « Regional Adjustment to Trade Liberalization », *Regional Science and Urban Economics*, n° 28(4), pp. 419–444.
- Hardoy, J. E. & D. Satterthwaite, (1989), *Squatter Citizen: Life in the Urban Third World*. Londres, Royaume-Uni, Earthscan.
- Harley, C. K., (1980), « Transportation, the World Wheat Trade, and the Kuznets Cycle 1850-1913 », *Explorations in Economic History*, n° 17(3), pp. 218–250.
- Harrigan, J. E. (2005), « Airplanes and Comparative Advantage », Cambridge, MA, National Bureau of Economic Research, documents de travail 11688.
- Harrigan, J. E. & A. J. Venables, (2006), « Timeliness and Agglomeration », *Journal of Urban Economics*, n° 59(2), pp. 300–316.
- Harris, J. R. & M. P. Todaro, (1970), « Migration, Unemployment and Development: A Two-Sector Analysis », *American Economic Review*, n° 60(1), pp. 126–142.
- Hau, T., (1990), « Electronic Road Pricing: Developments in Hong Kong 1983-1989 », *Journal of Transport Economics and Policy*, n° 24(2), pp. 203–214.
- Hausmann, R. & D. Rodrik, (2003), « Economic Development as Self-discovery », *Journal of Development Economics*, n° 72(2), pp. 603–633.
- Hausmann, R., D. Rodrik & A. Velasco, (2005), « Growth Diagnostics », Center for International Development, Cambridge, MA, *traité*.
- Hay, D. A., (1979), « The Location of Industry in a Developing Country: The Case of Brazil », *Oxford Economic Papers*, n° 31(1), pp. 93–120.
- Hay, S. I., C. A. Guerra, J. Tatem, A. M. Noor & R. W. Snow, (2004), « The Global Distribution and Population at Risk of Malaria: Past, Present & Future », *Lancet Infectious Diseases*, n° 4(6), pp. 327–336.
- Hay, S. I., D. L. Smith & R. W. Snow, (2008), « Measuring Malaria Endemicity from Intense to Interrupted Transmission », *Lancet Infectious Diseases*, n° 8(6), pp. 369–378.
- Hayashi, T., (2003), *Readings on Local Public Finance*. Tokyo, Japon, Toyo Keizai Shinposya.
- Hazlewood, Ar., (1979), « The End of the East African Community: What are the Lessons for Regional Integration Schemes? », *Journal of Common Market Studies*, n° 18(1), pp. 40–58.
- He, C., (à paraître), « Industrial Agglomeration and Economic Performance in the Transitional China », dans Huang, Y. & Al. Magnoli Bocchi (éds) *Reshaping Economic Geography in East Asia*, Washington, Banque mondiale, complément au RDM 2009 pour la Région EAP.
- Head, Ch. K. & Th. Mayer, (2006), « Regional Wage and Employment Responses to Market Potential in the EU », *Regional Science and Urban Economics*, n° 36(5), pp. 573–594.
- Head, Ch. K., J. Reis & D. Swenson, (1995), « Agglomeration Benefits and Location Choice: Evidence from Japanese Manufacturing Investment in the United States », *Journal of International Economics*, n° 38(3-4), pp. 223–247.
- Heideloff, Chr. & M. Zachcial, (2006), *Shipping Statistical Yearbook 2006*, Bremen, Institute of Shipping Economics and Logistics.
- Helliwell, J. F. (2002), « Measuring the Width of National Borders », *Review of International Economics*, n° 10(3), pp. 517–524.
- Henderson, J. Vernon, (1974), « The Sizes and Types of Cities », *American Economic Review*, n° 64(4), pp. 640–656.
- , (1986), « Efficiency of Resources Usage and City Size », *Journal of Urban Economics*, n° 19(1), pp. 47–70.
- , (1997a), « Externalities and Industrial Development », *Journal of Urban Economics*, n° 42(3), pp. 449–470.
- , (1997b), « Medium Size Cities », *Regional Science and Urban Economics*, n° 27(6), pp. 583–612.
- , (2003a), « Marshall's Scale Economies », *Journal of Urban Economics*, n° 53(1), pp. 1–28.
- , (2003b), « The Urbanization Process and Economic Growth: The So-What Question », *Journal of Economic Growth*, n° 8(1), pp. 47–71.
- , (2005a), « Development and Growth », dans Aghion, Ph. & S. N. Durlauf, (éds), *Handbook of Economic Growth, Volume 1, Part B*, Amsterdam, Pays-Bas, North-Holland.
- , (2005b), « Urbanization and Growth », dans Aghion, Ph. & S. N. Durlauf, (éds), *Handbook of Economic Growth*, Amsterdam, Pays-Bas, North-Holland.
- , (2007), *Urbanization in China: Policy Issues and Options*, New York, China Economic Research and Advisory Programme.
- Henderson, J. V., A. Kuncoro & D. Nasution, (1996), « The Dynamics of Jabotabek Development », *Bulletin of Indonesian Economic Studies*, n° 32(1), pp. 71–95.
- Henderson, J. V., A. Kuncoro & M. Turner, (1995), « Industrial Development in Cities », *Journal of Political Economy*, n° 103(5), pp. 1067–1090.
- Henderson, J. V., T. Lee & Y. J. Lee, (2001), « Scale Externalities in Korea », *Journal of Urban Economics*, n° 49(3), pp. 479–504.
- Henderson, J. V., Z. Shalizi & A. J. Venables, (2001), « Geography and Development », *Journal of Economic Geography*, n° 1(1), pp. 81–105.
- Henriksen, Ingrid, (2003), « Freehold Tenure in Late Eighteenth Century Denmark », dans Kyle D. Kaufman, (éds), *Advances in Agricultural Economic History*, New York, JAI Press.
- Henry, Peter Blair, (2007), « Capital Account Liberalization: Theory, Evidence & Speculation », *Journal of Economic Literature*, n° 45(4), pp. 887–935.
- Hering, L. & S. Poncet, (2006), « Market Access and Individual Wages: Evidence from China », Paris, France, Centre d'études prospectives et d'informations internationales (CEPII) 2006-23.

- Herzog Jr., Henry W. & Al. M. Schlottmann, (1991), *Industry Location and Public Policy*. Knoxville, Tennessee, University of Tennessee.
- Hewings, G., E. F. & K. Poole, (2008), « Spatial/Territorial Development Policies in the United States », note préliminaire pour le RDM 2009.
- Hidalgo, C. A., B. Klinger, A. L. Barabási & R. Hausmann, (2007), « The Product Space Conditions for the Development of Nations », *Science*, n° 317(5837), pp. 482–487.
- Hill, F. & Cl. Gaddy, (2003), *The Siberia Curse: How Communist Planners Left Russia Out in the Cold*, Washington, Brookings Institution Press.
- Hill, H., B. Resosudarmo & Y. Vidyattama, (2007), « Indonesia's Changing Economic Geography », Bandung, Indonésie, documents de travail d'études en économie et développement, (WoPEDS) 2007-13.
- Hoekman, B., (2006), « Liberalizing Trade in Services: A Survey », Washington, Banque mondiale, documents de travail de Recherche sur les politiques, 4030.
- Hoekman, B. & D. Njinkeu, (2007), « Aid for Trade and Export Competitiveness: New Opportunities for Africa », Banque mondiale, Washington, *traité*.
- Hoffman, von, A., (1996), « High Ambitions: The Past and Future of American Low-Income Housing Policy », *Housing Policy Debate* 7(3), pp. 423–446.
- Holmes, Th. J. (1999), « Localization of Industry and Vertical Disintegration », *Review of Economics and Statistics*, n° 81(2), pp. 314–25.
- Holmes, Th. J. & J. J. Stevens, (2002), « Geographic Concentration and Establishment Scale », *Review of Economics and Statistics*, n° 84(4), pp. 682–691.
- Holzmann, H., Priebe & S. Vollmer, (2008), « The Distribution of Income across German Counties, 1992-2005 », University of Goettingen. Goettingen, Germany, *traité*.
- Hoover, E. M. & R. Vernon, (1959). *Anatomy of a Metropolis: The Changing Distribution of People and Jobs within the New York Metropolitan Area*. Cambridge, MA, Harvard University Press.
- Huang, Y. & X. Luo, (à paraître), « Reshaping Economic Geography in China », dans Huang, Y., & Al. Magnoli Bocchi (éds), *Reshaping Economic Geography in East Asia*, Washington, Banque mondiale, complément au RDM 2009 pour la Région EAP.
- Hughes, J. P., W. W. Lang, L. J. Mester & Ch.-G. Moon, (1999), « The Dollars and Sense of Bank Consolidation », *Journal of Banking and Finance*, n° 23(2-4), pp. 291–324.
- Hughes, J. P. & L. J. Mester, (1998), « Bank Capitalization and Cost: Evidence of Scale Economies in Risk Management and Signaling », *Review of Economics and Statistics*, n° 80(2), pp. 314–325.
- Hulten, Ch. R., (2007), « Transportation Infrastructure, Productivity and Externalities », dans OCDE/ECMT, (éds), *ECMT Round Tables No. 132: Transport, Infrastructure Investment and Economic Productivity*, Paris, France, Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE).
- Hummels, D., (2001), *Time as a Trade Barrier*, West Lafayette, IN, Purdue University Press.
- , (2007), « Transportation Costs and International Trade in the Second Era of Globalization », *Journal of Economic Perspectives*, n° 21(3), pp. 131–154.
- Hummels, D., V. Lugovskyy & Al. Skiba, (2007), « The Trade Reducing Effect of Market Power in International Shipping », Cambridge, MA, National Bureau of Economic Research, documents de travail, 12914.
- Hunt, E. H., (1986), « Industrialization and Regional Inequality: Wages in Britain, 1760-1914 », *Journal of Economic History*, n° 46(4), pp. 935–966.
- Hunt, J., (2000), « Why Do People still Live in East Germany? », Cambridge, MA, National Bureau of Economic Research, documents de travail, 7564.
- Hurd, J. II, (1975), « Railways and the Expansion of Markets in India, 1861-1921 », *Explorations in Economic History*, n° 12(3), pp. 263–288.
- Iliffe, J., (1995), *Africans: The History of a Continent*, Cambridge, Royaume-Uni, Cambridge University Press.
- Independent Evaluation Group (IEG), (2007), « The Development Potential of Regional Programs: An Evaluation of World Bank Support of Multicountry Operations », document présenté à la Conférence IEG « Unlocking the Potential of Regional Development Programs », Washington.
- Ingram, Gr., (1997), « Patterns of Metropolitan Development: What Have We Learned? », Washington, Banque mondiale, documents de travaux de Recherche sur les politiques, 1841.
- Ingram, Gr. & J. Whitehead, (2008), « The Distribution and Concentration of Population in the US, 1900-2000 », Cambridge, MA, Lincoln Institute of Land Policy, document de travail WP08GII.
- Institut brésilien de géographie et de statistique, (IBGE), (2004), *Perfi l Dos Municípios Brasileiros*, Rio de Janeiro, Institut brésilien de géographie et de statistique (IBGE).
- Ivaldi, M. & G. McCullough, (2007), « Railroad Pricing and Revenue-To-Cost Margins in the Post-Staggers Era », dans Scott Dennis and Wayne Talley, (éds), *Research in Transportation Economics*, Amsterdam, Pays-Bas, Elsevier.
- Jacobs, J., (1970), *The Economy of Cities*, New York, Vintage.
- Jacoby, H. G., (2000), « Access to Markets and the Benefits of Rural Roads », *The Economic Journal*, n° 110(465), pp. 713–737.
- Jaffe, A. B. (1986), « Technological Opportunity and Spillover of R&D: Evidence from Firms' Patents, Profits and Market Value », *American Economic Review*, n° 76(5), pp. 984–1001.
- Jaffe, A. B., M. Trajtenberg & R. Henderson, (1993), « Geographic Localization of Knowledge Spillovers as Evidence by Patent Citations », *Quarterly Journal of Economics*, n° 108(3), pp. 577–598.
- Jayne, Th. S., B. Zulu, D. Mather, E. Mghenyi, E. Chirwa & D. L. Tschirley, (2005), « Maize Marketing and Trade Policy in a Pro-Poor Agricultural Growth Strategy: Insights from Household



- Surveys in Eastern and Southern Africa », document présenté aux Toward Improved Maize Marketing and Trade Policies in the Southern Africa Region, Centurion, Afrique du Sud.
- Jensen, R., (2007), « The Digital Divide: Information (Technology), Market Performance & Welfare in the South Indian Fisheries Sector », *Quarterly Journal of Economics*, n° 122(3), pp. 879–924.
- Jessen, A., (2002), « Regional Public Goods and Small Economies: The Caribbean Regional Negotiating Machinery », dans Estevadeordal, A., Br. Frantz & T. R. Nguyen, (éds), *Regional Public Goods: From Theory to Practice*, Washington, Banque interaméricaine de développement et Banque asiatique de développement.
- Jones, G. A. & K. Datta, (2000), « Enabling Markets to Work? Housing Policy in the 'New' South Africa », *International Planning Studies*, n° 5(3), pp. 393–416.
- Jourdan, P. & NEPAD, (2006), « Regional Strategies. The Case for a Resource-Based Spatial Development Programme », document présenté à l'US-Africa Infrastructure Conference. Washington.
- Junius, K., (1997), « Economies of Scale: A Survey of Empirical Literature », Kiel, Allemagne, Kiel Institute of World Economics, document de travail 813.
- Justman, M., (1994), « The Effect of Local Demand on Industry Location », *Review of Economics and Statistics*, n° 76(4), pp. 742–753.
- Kaldor, Nicholas, (1972), « The Irrelevance of Equilibrium Economics », *Economic Journal*, n° 82(328), pp. 1237–1255.
- Kamada, K., N. Okuno & R. Futagami, (1998), « Decisions on Regional Allocation of Public Investment: the Case of Japan », *Applied Economic Letters*, n° 5(8), pp. 503–506.
- Kanbur, R. & A. J. Venables, (2005), *Rising Spatial Disparities and Development: Why Do they Matter?*, Oxford, Royaume-Uni, Oxford University Press, Etudes UNU-WIDER en économie du développement.
- Kanbur, R. & X. Zhang, (2005), « Fifty Years of Regional Inequality in China: a Journey through Central Planning, Reform & Openness », *Review of Development Economics*, n° 9(1), pp. 87–106.
- Kasekende, Louis A. & Nehemiah Ng'eno, (1999), « Regional Integration and Economic Liberalization in Eastern and Southern Africa », dans Ademola Oyejide, Ibrahim Elbadawi & S. Yeo, (éds), *Regional Integration and Trade Liberalization in Sub-Saharan Africa, Volume 3: Regional Case-Studies*, Londres, Royaume-Uni, Palgrave Macmillan Press.
- Kawashima, T., (1975), « Urban Agglomeration Economies in Manufacturing Industries », *Papers in Regional Science*, n° 34(1), pp. 157–172.
- Kearns, K. C., (2006), *Dublin's Lost Heroines: Mammies and Grannies in a Vanished Dublin*, Park West, Dublin, Gill & Macmillan.
- Kee, H. L., Al. Nicita & M. Olarreaga, (2006), « Estimating Trade Restiveness Indices », Washington, Banque mondiale, documents de travail de Recherche sur les politiques, 3840.
- Keefer, Ph. & S. Khemani, (2005), « Democracy, Public Expenditures & the Poor: Understanding Political Incentives for Providing Public Services », *World Bank Research Observer Advance Access*, n° 20(1), pp. 1–27.
- Kenworthy, J., (2005), « Transport Energy Use and Greenhouse Gases in Urban Passenger Transport Systems: A Study of 84 Global Cities », Institute for Sustainability and Technology Policy, Murdoch University, Murdoch, Australie, *traité*.
- Khanna, T., (2008), *Billions of Entrepreneurs: How China and India Are Reshaping Their Futures-and Yours*, Cambridge, MA, Harvard Business School Press.
- Kilroy, A., (2008), « Intra-Urban Spatial Inequalities: Cities as 'Urban Regions' », note préliminaire pour le RDM 2009.
- Kim, S., (1995), « Expansion of Markets and the Geographic Distribution of Economic Activities: The Trends in US Regional Manufacturing Structure, 1860-1987 », *Quarterly Journal of Economics*, n° 110(4), pp. 881–908.
- , (1999), « Regions, Resources and Economics Geography: Sources of US Regional Comparative Advantage, 1880-1987 », *Regional Science and Urban Economics*, n° 29(1), pp. 1–32.
- Kim, S. & R. A. Margo, (2004), « Historical Perspectives on U.S. Economic Geography », dans J. V. Henderson & J.-Fr. Thisse, (éds), *Handbook of Regional and Urban Economics, Volume 4: Cities and Geography*, Amsterdam, Pays-Bas, North-Holland.
- Kim, W. B., (1998), « Korea's Policy of Rural-Urban Integrated Cities », document présenté à l'Atelier international sur les liens ruraux et urbains, Curitiba, Brésil.
- Kloppinger-Todd, R., (2007), « ICT and Rural Access to Finance », document présenté à l'Atelier infoDev/ARD sur l'utilisation des TIC en soutien des moyens de subsistance ruraux, Washington.
- Knoke, W., (1996), *Bold New World: The Essential Road Map to the Twenty-First Century*, New York, Kodansha International.
- Koh, T. & L. L. Chang, eds, (2005), *The Little Red Dot: Reflections by Singapore's Diplomats*, Singapour, World Scientific Publishing.
- Kolko, J., (1998), « New England at Your Service: The New Geography of Service Industries », *Regional Review*, n° 1998 (Q4), pp. 6–11.
- , (1999), « Can I get Some Service Here? Information Technology, Service Industries & the Future of Cities », thèse de doctorat, Harvard University.
- , (2000), « The Death of Cities? The Death of Distance? Evidence from the Geography of Commercial Internet Usage », dans Vogelsang, I., & B. Compaine, (éds), *The Internet Upheaval*, Cambridge, MA, Massachusetts Institute of Technology.
- , (2007), « Agglomeration and Co-Agglomeration of Services Industries », Munich, Allemagne, Munich Personal RePEc Archive (MPRA), documents de travail 3362.
- Koola, J. & C. Özden, (2008), « Making the Move: The Effect of Migration on Welfare in Uganda », Banque mondiale, Washington, *traité*.

- Kose, M. A., E. Prasad, K. Rogoff & Sh.-J. Wei, (2006), « Financial Globalization: A Reappraisal », Washington, documents de travail du Fonds monétaire international, 06/189.
- Kraske, J., W. H. Becker, W. Diamond & L. Galambos, (1996), *Bankers with a Mission: The Presidents of the World Bank, 1946-9*, Oxford, Royaume-Uni, Oxford University Press.
- Krishna, Pr., (1998), « Regionalism and Multilateralism: A Political Economy Approach », *Quarterly Journal of Economics*, n° 113(1), pp. 227–250.
- Kroehnert, S., Fr. Medicus & Reiner Kinglölz, (2006), *Die Demografi sche Lage der Nation. Wie Zukunftsfaehig sind Deutschlands Regionen? Daten, Fakten, Analysen*, Berlin, Allemagne, Institut berlinois de démographie et de développement.
- Kroehnert, S. & S. Vollmer, (2008), « Where Have All Young Women Gone? », note préliminaire pour le RDM 2009.
- Krueger, A. O. (2006), « Globalization and International Locational Competition », document présenté au Symposium en hommage à Herbert Giersch, Kiel, Allemagne.
- Krugman, P. R. (1991a), *Geography and Trade*. Boston, MA, MIT Press.
- , (1991b), « Increasing Returns and Economic Geography », *Journal of Political Economy*, n° 99(3), pp. 483–499.
- , (1991c), « Is Bilateralism Bad? », dans Helpman El. & A. Razin, (éds), *International Trade and Trade Policy*, Cambridge, MA, MIT Press.
- , (1993), « First Nature, Second Nature & Metropolitan Location », *Journal of Regional Science*, n° 33(2), pp. 129–144.
- , (1995), « Innovation and Agglomeration: Two Parables Suggested by City-Size Distributions », *Japan and the World Economy*, n° 7(4), pp. 371–390.
- , (2007), « The ‘New’ Economic Geography: Where are We? », dans Fujita, M. (éds), *Regional Integration in East Asia*, New York, Palgrave Macmillan.
- Kuroda, H., (2007), « Toward an Integrated, Poverty-Free and Peaceful East Asia », dans Gill, I., Y. Huang & H. Kharas, (éds), *East Asia Visions: Perspectives on Economic Development*, Washington et Singapour, Banque mondiale.
- Ladman, J. R., (1979), « The Economic Interdependence of Contiguous Border Cities: The Twin City Multiplier », *Annals of Regional Science*, n° 13(1), pp. 23–28.
- Laeven, L. & Chr. Woodruff, (2007), « The Quality of the Legal System, Firm Ownership & Firm Size », *Review of Economics and Statistics*, n° 89(4), pp. 601–614.
- Lall, S. V. (2005), « City Performance and Policy Actions », dans Banque mondiale, (éds), *Inputs for a Strategy of Cities in Brazil*, Washington, Banque mondiale.
- Lall, S. V., U. Deichmann, M. K. A. Lundberg & N. Chaudhury, (2004), « Tenure, Diversity and Commitment: Community Participation for Urban Service Provision », *Journal of Development Studies*, n° 40(3), pp. 1–26.
- Lall, S. V., El. Schroeder & E. Schmidt, (2008), « Geographically Prioritizing Infrastructure Improvements to Accelerate Growth in Uganda », Banque mondiale, Washington, *traité*.
- Lall, S. V., H. Selod & Z. Shalizi, (2006), « Rural-Urban Migration in Developing Countries: A Survey of Theoretical Predictions and Empirical Findings », Washington, Banque mondiale, documents de travail de Recherche sur les politiques, 3915.
- Lall, S. V., Hyoung Gun Wang & U. Deichmann, (2008), « Infrastructure and City Competitiveness in India », Washington, Banque mondiale, documents de travail de Recherche sur les politiques, n/a.
- Land Enquiry Commission, (1914), *The Land. Vol. II*, Londres, Hodder & Stoughton.
- Landes, D. S. (1998), *The Wealth and Poverty of Nations: Why Some are so Rich and Some so Poor*, New York, W. W. Norton.
- Lane, C. B., (1860), *Railway Communication in London and the Thames Embankment*, Londres, James Ridgway.
- Lanne, M. & M. Liski, (2003), « Trends and Breaks in Per-Capita Carbon Dioxide Emissions, 1870-2028 », Cambridge, MA, Center for Energy and Environmental Policy Research, documents de travail 0302.
- Layke, Chr. & S. Adam, (2008), « Spatial Allocation of Public Expenditures in Nigeria », note préliminaire pour le RDM 2009.
- Leamer, E. E. (2007), « A Flat World, a Level Playing Field, a Small World After All, or None of the Above? A Review of Thomas L. Friedman’s *The World is Flat* », *Journal of Economic Literature*, n° 45(1), pp. 83–126.
- Leamer, E. E. & M. Storper, (2001), « The Economic Geography of the Internet Age », *Journal of International Business Studies*, n° 32(4), pp. 641–665.
- Lebergott, S., (1964), *Manpower in Economic Growth: The American Record Since 1800*, New York, McGraw Hill.
- Lederman, D., W. F. Maloney & L. Servén, (2005), *Lessons from NAFTA for Latin America and the Caribbean*, Washington et Palo Alto, CA, Banque mondiale et Stanford University Press.
- Lee, A., (2008), « A History of Korea’s Spatial Transformation and Economic Growth », Washington, *traité*.
- Lei, D. & K. E. Haynes, (2004), « The Role of Telecommunications Infrastructure in Regional Economic Growth of China », document présenté à la Telecommunications Policy Research Conference, Washington.
- Leigland, J. & A. Roberts, (2007), « The African Project Preparation Gap », note 18.
- Levinsohn, J. & A. Petrin, (1999), « When Industries Become More Productive, Do Firms? » Cambridge, MA, Bureau national de Recherche économique, document de travail, 6893.
- Levinson, Marc, (2006), *The Box: How the Shipping Container Made the World Smaller and the World Economy Bigger*, Princeton, NJ, Princeton University Press.
- Limão, N. & A. J. Venables, (2001), « Infrastructure, Geographical Disadvantage, Transport Costs & Trade », *World Bank Economic Review*, n° 15(3), pp. 451–479.



- Linden, Gr., K. L. Kraemer & Jason Dedrick, (2007), « Who Captures Value in a Global Innovation System? The Case of the Apple's iPod », Personal Computing Industry Center. Irvine, CA, traité.
- Linn, F. Johannes & David Tiomkin, (2006), « The New Impetus toward Economic Integration between Europe and Asia », *Asia Europe Journal*, n° 4(1), pp. 31–41.
- Lipsey, Richard G. & Alice Nakamura, eds, (2006), *Services Industries and the Knowledge-based Economy*, Calgary, Canada, University of Calgary Press.
- Little, Peter D., (2007), « Unofficial Cross-Border Trade in Eastern Africa », document présenté aux Staple Food Trade and Market Policy Options for Promoting Development in Eastern and Southern Africa, Rome, Italie.
- Lösch, A., (1940), *The Economics of Location*, New Haven, CT, Yale University Press.
- Lucas Jr., Robert E., (1988), « On the Mechanics of Economic Development », *Journal of Monetary Economics*, n° 22(1), pp. 3–42.
- , (2004), « Life Earnings and Rural-Urban Migration », *Journal of Political Economy*, n° 112(S1), pp. S29–S59.
- , (2007), « Trade and the Diffusion of the Industrial Revolution », Cambridge, MA, Bureau national de Recherche économique, document de travail, 13286.
- Lucas, Robert E. B., (1997), « Internal Migration in Developing Countries », dans Rosenzweig, M. & Oded Stark, (éds), *Handbook of Population and Family Economics*, Amsterdam, Pays-Bas, North-Holland.
- , (2003), « Migration and Lagging Regions », Boston University, Boston, MA, traité.
- , (2006), « Migration and Economic Development in Africa: A Review of Evidence », *Journal of African Economies*, n° 15(2), pp. 337–395.
- Luo, X., (2004), « The Role of Infrastructure Investment Location in China's Western Development », Washington, Banque mondiale, documents de travail de Recherche sur les politiques, 3345.
- Lutz, Vera, (1962), *Italy: A Study in Economic Development*, Londres, Royaume-Uni, Oxford University Press.
- Lysenko, A. J. & I. N. Semashko, (1968), « Geography of Malaria. A Medico-geographic Profile of an Ancient Disease [in Russian] », dans Lebedew, A. W. (éds), *Medicinskaja Geografija*. Moscou, Russie, Académie russe des sciences.
- Mackay, C. J. (1999), « Housing Policy in South Africa: The Challenge of Delivery », *Housing Studies*, n° 14(3), pp. 387–399.
- MacMillan, Margaret, (2002), *Paris 1919. Six Months that Changed the World*, New York, Random House.
- Maddison, A., (2006), *The World Economy*, Paris, France, Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE).
- , (2008a), *The World Economy: Volume 1: A Millennial Perspective*, Paris, OCDE.
- , (2008b), « World Population, GDP and Per Capita GDP, 1-2003 AD », Université of Groningen Growth and Development Centre. Groningen, Pays-Bas, traité.
- Malaisie, Unité de Planification économique de, (2008), *Malaysia Achieving the MDGs*, Kuala Lumpur, Unité de Planification économique de Malaisie, Cabinet du Premier ministre.
- Malinowski, Matthew, (2007), « Cold Snap Prompts Chile to Seek Gas Deal With Old Foe Bolivia », *Christian Science Monitor*, 8 août.
- Margo, Robert A., (1988), « Schooling and the Great Migration », Cambridge, MA, Bureau national de Recherche économique, documents de travail, 2697.
- , (2000), *Wages and Labor Markets in the United States, 1820-1860*, Chicago, IL, University of Chicago Press.
- , (2004), « The North-South Wage Gap, Before and After the Civil War », dans Eltis, D., Frank D. Lewis & Kenneth L. Sokoloff, (éds), *Slavery in the Development of the Americas*, New York, Cambridge University Press.
- Markussen, T. (à paraître), « Property Rights, Productivity and Common Property Resources: Insights from Rural Cambodia », *World Development*.
- Marland, Gregg, Tom Boden & Robert Andres, (2007), « National CO2 Emissions from Fossil-Fuel Burning, Cement Manufacture, and Gas Flaring: 1751-2004 », Carbon Dioxide Information Analysis Center, Oakridge National Laboratory, Oak Ridge, TN, traité.
- Marshall, Al., (1890), *Principles of Economics*. Londres, Royaume-Uni, MacMillan.
- Martin, Philippe, (2005), « The Geography of Inequalities in Europe », *Swedish Economic Policy Review* 12(2005), pp. 83–108.
- Martin, Philippe, Thierry Mayer & Mathias Thoenig, (2008), « Civil Wars and International Trade », *Journal of the European Economic Association*, 6(2-3), pp. 541–550.
- Martin, Ronald L, (2005), « Centralized Versus Decentralized Financial Systems: Is There a Case for Local Capital Markets? », Paper presented at the Cambridge-MIT Institute Conference on Venture Capital, Finance and Regional Development. June 17b, Cambridge, Royaume-Uni.
- Martinez-Galarraga, Julio, (2007), « New Estimates on Regional GDP in Spain, 1860-1930 », Barcelona, Spain, Universidad de Barcelona, Espai de Recerca en Economia, document de travail, 177.
- Martínez-Zarzoso, Inmaculada, L. García-Menéndez & C. Suárez-Burguet, (2003), « Impact of Transport Costs on International Trade: The Case of Spanish Ceramic Exports », *Maritime Economics and Logistics*, 5(2), pp. 179–198.
- Martínez-Zarzoso, Inmaculada & Laura Marquez-Ramos, (2007), « The Effect of Trade Facilitation on Sectoral Trade », Göttingen, Allemagne, Ibero-America Institute for Economic Research, document de travail, 167.
- Martins, Joaquim Oliveira, Stefano Scarpetta & Dirk Pilat, (1996), « Mark-Up Ratios in Manufacturing Industries: Estimates for 14 OECD Countries », Paris, France, Organisation de coopération

- tion et de développement économiques (OCDE) , documents de travail, 162.
- Massey, Douglas S, (1988), « International Migration and Economic Development in Comparative Perspective », *Population and Development Review*, n° 14(3), pp. 383–413.
- , (2003), « Patterns and Processes of International Migration in the 21st Century », document présenté à la Conférence sur la migration africaine d'une perspective comparative, Johannesburg, Afrique du Sud.
- Maurel, Françoise & Béatrice Sédillot, (1999), « A Measure of the Geographic Concentration in French Manufacturing Industries », *Regional Science and Urban Economics*, n° 29(5), pp. 575–604.
- Mayer, Thierry, (2008), « Market Potential and Development », note préliminaire pour le RDM 2009.
- McCallum, John, (1995), « National Borders Matter: Canada-U.S. Regional Trade Patterns », *American Economic Review*, n°85(3), pp. 615–623.
- McCann, Philip, (2001), *Urban and Regional Economics*, Oxford, Royaume-Uni, Oxford University Press.
- McCrae, Ian, (2006), « Uncertainties in Road Transport Emissions in Developing Countries », HM Treasury, Londres, *traité*.
- McInnis, R. Marvin, (1966), « Regional Income Differentials in Canada, 1911-1961 », *Journal of Economic History*, n° 26(4), pp. 586–588.
- McKenzie, David J, (2001), « The Impact of Capital Controls on Growth Convergence », *Journal of Economic Development*, n° 26(1), pp. 1–25.
- , (2007), « Paper Walls are Easier to Tear Down: Passport Costs and Legal Barriers to Emigrations », *World Development*, n° 35(11), pp. 2026–2039.
- McKenzie, David J. & Hillel Rapoport, (2007), « Self-Selection Patterns in Mexico-U.S. Migration: The Role of Migration Networks », Washington, Banque mondiale, documents de travail de Recherche sur les politiques, 4118.
- Meade, James E, (1956). «The Theory of Customs Union », *American Economic Review*, n° 46(4), pp. 724–726.
- Melitz, J. Marc, (2003), « The Impact of Trade on Intra-industry Reallocations and Aggregate Industry Productivity », *Econometrica*, n° 71(6), pp. 1695–1725.
- Mera, Koichi, (1973). «Regional Production Function and Social Overhead Capital: An Analysis of the Japanese Case », *Regional and Urban Economics*, n° 3(2), pp. 157–186.
- Metzger, Jacob, (1974), « Railroad Development and Market Integration: The Case of Tsarist Russia », *Journal of Economic History*, n° 34(3), pp. 529–550.
- Meybeck, Michel, Pamela Green & Charles Vorosmarty, (2001), « A New Typology for Mountains and Other Relief Classes », *Mountain Research and Development*, n° 21(1), pp. 34–45.
- Meyer, Balthasar H, (1917), *History of Transportation in the United States before 1860*, Washington, Carnegie Institution of Washington.
- Miguel, Edward, Shanker Satyanath & Ernest Sergenti, (2004), « Economic Shocks and Civil Conflict: An Instrumental Variables Approach », *Journal of Political Economy*, n° 112(4), pp. 725–753.
- Milanovic, Branko, (2005), *Worlds Apart. Measuring International and Global Inequality*. Princeton, NJ, Princeton University Press.
- Miles, Alice, (2007), « What's That Whimpering From the Fields? », *The Times*, 17 juillet.
- Ministère kenyan de la Planification et du Développement national & PNUD, (2005), *Millennium Development Goals Country Report 2005: Kenya*, Nairobi, Kenya, Nations Unies et Ministère kenyan de la Planification et du Développement national.
- Minot, Nicholas, Bob Baulch & Michael Epprecht, (2003), *Poverty and Inequality in Vietnam: Spatial Patterns and Geographic Determinants*, Washington, Institut international de recherche sur les politiques alimentaires (IFPRI) et Task Force inter-ministérielle de cartographie de la pauvreté.
- Mints, A. A, (1974). *Prognoznaya Hypoteza Razvitiya Narodnogo Khozyastva Evropeyskoy Chasti SSSR (A Forecast Hypothesis of the Development of the European USSR Economy)*, Moscou, Russie.
- Mitchell, Resur & Brian R, (1964), « The Coming of the Railway and the United Kingdom Economic Growth », *Journal of Economic History*, n° 24(3), pp. 315–336.
- Mohammed, Saif I. & Jeffrey G. Williamson, (2004), « Freight Rates and Productivity Gains in British Tramp Shipping, 1869-1950 », *Explorations in Economic History*, n° 41(2), pp. 172–203.
- Montenegro, Claudio E. & Maximilian L. Hirn, (2008), « A New Disaggregated Set of Labor Market Indicators using Standardized Household Surveys from Around the World », document préliminaire pour le RDM 2009.
- Moomaw, Ronald L, (1981). «Productivity and City Size: a Critique of the Evidence », *Quarterly Journal of Economics*, n° 96(4), pp. 675–688.
- , (1983), « Is Population Scale a Worthless Surrogate for Business Agglomeration Economies? » *Regional Science and Urban Economics*, n° 13(4), pp. 525–545.
- Moreno, Ramón & Bharat Trehan, (1997), « Location and the Growth of Nations », *Journal of Economic Growth*, n° 2(4), pp. 399–418.
- Moretti, Enrico, (2004a), « Estimating the Social Return to Higher Education: Evidence from Longitudinal and Repeated Cross-Sectional Data », *Journal of Econometrics*, n° 121(1-2), pp. 175–212.
- , (2004b), « Workers' Education, Spillovers and Productivity: Evidence from Plant-Level Production Functions », *American Economic Review*, n° 94(3), pp. 656–690.
- Morrisson, Christian & Fabrice Murtin, (2005), « The World Distribution of Human Capital, Life Expectancy and Income: a Multi-Dimensional Approach », London School of Economics, Londres, Royaume-Uni, *traité*.
- Mukherjee & y, (2007), « India's Answer to Shenzhen Needs Political Will », *Bloomberg.com*. 15 mars.

- Mumford, Lewis, (1963), *The Highway and the City*, New York, Harcourt, Brace and World.
- Mutlu, Servet, (1991), « Regional Disparities, Industry and Government Policy in Japan », *Development and Change* 22(3), pp. 547–586.
- Nations Unies, (1949), *Demographic Yearbook 1948*, New York, Nations Unies.
- , (1952), *Demographic Yearbook 1952*, New York, Nations Unies.
- , (1969), *Growth of the World's Urban and Rural Population, 1920–2000*, New York, Nations Unies, Division de la population.
- , (1970), « Unitization of Cargo », document présenté à la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, Genève, Suisse.
- , (1997), *China Human Development Report 1997: Human Development and Poverty Reduction*, New York, Programme des Nations Unies pour le développement.
- , (2001), « Istanbul+5: Reviewing and Appraising Progress Five Years after Habitat II in June 2001 », Nations Unies, New York, *traité*.
- , (2004a), *Assessing Regional Integration in Africa*, Addis-Abeba, Éthiopie, Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique.
- , (2004b), *State of the World's Cities Report 2004/2005*, Nairobi, Kenya, Nations Unies.
- , (2005a), *Bringing Down Barriers: Regional Cooperation for Human Development and Human Security*, Bratislava, République slovaque, Programme des Nations Unies pour le développement.
- , (2005b), *China Human Development Report 2005: Development with Equity*, New York, Programme des Nations Unies pour le développement.
- , (2006a), *State of the World's Cities 2006/7: The Millennium Development Goals and Urban Sustainability: 30 Years of Shaping the Habitat Agenda (UN Habitat)*, Nairobi, ONU-Habitat.
- , (2006b), *The 2004 Vietnam Migration Survey: The Quality of Life of Migrants in Vietnam*, Hanoi, Vietnam, Fonds des Nations Unies pour la population.
- , (2006c), « World Urbanization Prospects: The 2005 Revision », New York, Nations Unies, Département des affaires économiques et sociales, Division de la population.
- , (2007), « Trade and Development Report 2007: Regional Cooperation for Development », document présenté à la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), New York.
- Nations Unies & Union africaine, (2006), *Assessing Regional Integration in Africa II: Rationalizing Regional Economic Communities*, Addis-Abeba, Éthiopie, Commission des Nations Unies pour l'Afrique et Union africaine.
- N'Dulu, Benno J, (2001), « From Vision to Reality of African Economic Integration: Priority Actions and the Institutional Framework for the Way Forward », Banque mondiale, Washington.
- N'Guessan, Koffi & Bassirou Chitou, (2006), « ENSEA of Abidjan: in the Heart of Statistical Training in Francophone Africa », *African Statistical Journal*, n° 2, pp. 151–156.
- Nabi, Ijaz & Anjum Nasim, (2001), « Trading with the Enemy: A Case for Liberalizing Pakistan-India Trade », dans Lahiri, S., (éds), *Regionalism and Globalization: Theory and Practice*. New York, Routledge.
- Naisbitt, John, (1995), *The Global Paradox*, New York, Avon Books.
- Nakajima, Tomio, (1982), *Public Investment: Theory and Practice*, Tokyo, Japon, Gyosei.
- Nakamura, Ryohei, (1985), « Agglomeration Economies in Urban Manufacturing Industries: A Case of Japanese Cities », *Journal of Urban Economics*, n° 17(1), pp. 108–124.
- Nam, Charles B., William J. Serow & David F. Sly, (1990), *International Handbook on Internal Migration*, New York, Greenwood Press, Sreda, Rasselenie, Nauka.
- Naqvi, Zareen F. & Philip Schuler, (2007), *The Challenges and Potential of Pakistan-India Trade*, Washington, Banque mondiale.
- Naudé, Wim A, (2007), « Geography and Development in Africa: Overview and Implications for Regional Cooperation », Helsinki, Finlande, documents de travail WIDER, Nations Unies, 2007/03.
- Naudé, Wim A. & W. F. Krugell, (2006), « Sub-national Growth Rate Differentials in South Africa: An Econometric Analysis », *Papers in Regional Science*, n° 85(3), pp. 443–457.
- Naudé, Wim A. & Marianne Matthee, (2007), « The Significance of Transport Costs in Africa », United Nations University, Tokyo, Japon, *traité*.
- Ndulu, Benno J., Lopamudra Chakraborty, Lebohang Lijane, Vijaya Ramachandran & Jerome Wolgin, (2007), *Challenges of African Growth: Opportunities, Constraints and Strategic Directions*, Washington, Banque mondiale.
- Negri, Mariano & Guido Porto, (2007), « Burley Tobacco Clubs in Malawi: Non-Market Institutions for Export », Banque mondiale, Washington, *traité*.
- Negroponte, Nicholas, (1995), *Being Digital*, New York, Vintage Books.
- Nelson &rew, (2008), « Accessibility Model and Population Estimates », document préliminaire pour le RDM 2009.
- Nesslein, Thomas S, (2003), « Markets versus Planning: An Assessment of the Swedish Housing Model in the Post-War Period », *Urban Studies* 40(7), pp. 1259–1282.
- Neumayer, Eric, (2006), « Unequal Access to Foreign Spaces: How States Use Visa Restrictions to Regulate Mobility in a Globalised World », document présenté à l'assemblée annuelle de l'Association d'études internationales, San Diego, CA.

- Neuwirth, Robert, (2007), *Security of Tenure in Istanbul: The Triumph of the 'Self-service' City*, Nations Unies Habitat: étude de cas préparée pour le renforcement de la sûreté et de la sécurité urbaines, Rapport mondial sur les établissements humains 2007.
- Nikomborirak, Deunden, (2007), « Liberalization of Air Transport and Competition Concerns in ASEAN », dans OECD/ECMT, (éds), *Market Access, Trade in Transport Services and Trade Facilitation*, Paris, France, Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE).
- Nordas, Hildegunn Kyvik, Enrico Pinali & Massimo Geloso Grosso, (2006), « Logistics and Time as a Trade Barrier », Paris, France, Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), document de travail, série Politique commerciale, 35.
- Nordhaus, William D, (2006), « Geography and Macroeconomics: New Data and New Findings », *Proceedings of the National Academy of Science*, n° 103(10), pp. 3510–3517.
- Nordhaus, William D. & Joseph Boyer, (2000), *Warming the World: Economic Models of Global Warming*, Cambridge, MA, MIT Press.
- North, Douglass C, (1971), « Institutional Change and Economic Growth », *Journal of Economic History*, n° 31(1), pp. 118–125.
- O'Gorman, Marvin, (1939a), « Square Deals for London Traffic: A Study of London's Traffic Problem with Suggested Solutions. Part 1 », *Highways and Bridges*, 29 mars.
- , (1939b), « Square Deals for London Traffic: A Study of London's Traffic Problem with Suggested Solutions. Part 2 », *Highways and Bridges*, 5 avril.
- O'Rourke, Kevin H. & Jeffrey Williamson, (1994), « Late Nineteenth-Century Anglo-American Factor-Price Convergence: Were Heckscher and Ohlin Right? », *Journal of Economic History*, n° 54(4), pp. 892–916.
- Obstfeld, Maurice, Jay C. Shambaugh & Alan M. Taylor, (2004), « Monetary Sovereignty, Exchange Rates & Capital Controls: The Trilemma in the Interwar Period », Cambridge, MA, Bureau national de Recherche économique, documents de travail, série 10393.
- Obstfeld, Maurice & Alan M. Taylor, (2002), « Globalization and Capital Markets », Cambridge, MA, Bureau national de Recherche économique, documents de travail, série 8846.
- Offer, A, (1981), *Property and Politics 1870-1914*, Cambridge, Cambridge University Press.
- Oh, Jinwhan, (2008), « Korea: A Case Study of 1D-2D-3D Areas », document préliminaire pour le RDM 2009.
- , (2008), « Spatially Blind and Connective Policies in a 1D Region: The Case of Eumseong County in South Korea », note préliminaire pour le RDM 2009.
- Ohmae, Kenichi, (1990), *The Borderless World: Power and Strategies in the Interlinked Economy*, New York, Harper Business.
- Okuma, Ichiro, eds, (1980), *Readings in Public Finance*. Tokyo, Japon, Toyo Kenzai Shinposya.
- Openshaw, Stan & Paul Taylor, (1979), « A Million or So Correlation Coefficients: Three Experiments on the Modifiable Areal Unit Problem », dans Wrigley, N., (éds), *Statistical Applications in the Spatial Sciences*, Londres, Royaume-Uni, Pion.
- Oppenheimer & rés, (2008), « Latin America is Lagging. Someone Tells Its Leaders », *The Washington Post*, 13 janvier.
- Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), (2003), *Place-based Policies for Rural Development: The Micro-regions Strategy, Mexico (case-study)*. Paris, France, Organisation de coopération et de développement économiques, document préliminaire pour l'évaluation horizontale de l'OCDE sur la cohérence des politiques pour le développement basées sur les lieux.
- , (2006), *Territorial Reviews: Competitive Cities in the Global Economy*, Paris, France, Organisation de coopération et de développement économiques.
- , (2007), *OECD: Regions at a Glance*, Paris, France, Organisation de coopération et de développement économiques.
- Orwell, George, (1937), *The Road to Wigan Pier*, Londres, Victor Gollancz.
- Overseas Development Institute, (2006), *What's Next in International Development?*, Londres, Royaume-Uni, Overseas Development Institute.
- Owen, Nicholas, (1983), *Economies of Scale, Competitiveness & Trade Patterns within the European Community*. Oxford, Royaume-Uni, Clarendon Press.
- Özden, Caglar & Maurice Schiff, (2007), *International Migration, Economic Development and Policy*, Washington, Banque mondiale.
- Paci, Pierella, Erwin R. Tiongson, Mateusz Walewski, Jacek Liwinski, & Maria. M. Stoilkova, (2007), « Internal Labor Mobility in Central Europe and the Baltic Region », Washington, Banque mondiale, documents de travail, Recherche sur les politiques, 105.
- Packard, Truman, (1997), « Adjustment, Migration and Economic Informality in Latin America », M. S. Economic for Development thesis, Queen Elizabeth House, University of Oxford.
- Paillacar, Rodrigo, (2007), « Market Potential and Worker Heterogeneity as Determinants of Brazilian Wages », Université de Paris I, Panthéon-Sorbonne, Paris, France, *traité*.
- Pakenham, Thomas, (1992), *The Scramble for Africa*, New York, Harper Collins.
- Palacin, Jose & Robert C. Shelburne, (2005), « The Private Housing Market in Eastern Europe and the CIS », Genève, Suisse, Commission des Nations Unies pour l'Europe, document de travail série 2005-5.
- Pallage, Stéphane & Michel A. Robe, (2003), « On the Welfare Cost of Economic Fluctuation in Developing Countries », *International Economic Review*, n° 44(2), pp. 677–698.
- Park, Sam Ock, (à paraître), « A History of Korea's Spatial Transformation and Economic Growth », dans Huang, Y. & Alessandro



- Magnoli Bocchi (éds), *Reshaping Economic Geography in East Asia*. Washington, Banque mondiale.
- Parsons, Christopher R., Ronald Skeldon, Terrie L. Walmsley & L. Alan Winters, (2007), « Quantifying International Migration: A Database of Bilateral Migrant Stocks », dans Özden, Caglar & Maurice Schiff, (éds), *International Migration, Economic Development and Policy*, Washington, Banque mondiale.
- Paul, Catherine J. Morrison & Donald S. Siegel, (1999), « Scale Economies and Industry Agglomeration Externalities: A Dynamic Cost Function Approach », *American Economic Review*, n° 89(1), pp. 272–290.
- Pedersen, P. O. (1990), « The Role of Small Rural Towns in Development », dans Baker, J., (éds), *Small Town Africa, Seminar Proceedings No. 23*, Uppsalla, Institut scandinave d'études africaines.
- Peng, Zhong-Ren, Yi Zhu & Shunfeng Song, (2008), « Mobility of the Chinese Urban Poor: A Case Study of Hefei City », *Chinese Economy* 41(1), pp. 36–57.
- Phillips, Truman P., Daphne S. Taylor, Lateef Sanni & Malachy O. Akoroda, (2004), *The Global Cassava Development Strategy*, Rome, Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO).
- Policy Research Institute for Land, Infrastructure Transport and Tourism Research, (2001), *Discussion on Equity and Social Capital Improvement*, Tokyo, Japan, Policy Research Institute for Land, Infrastructure, Transport and Tourism.
- Poncet, Sandra, (2005), « A Fragmented China: Measures and Determinants of Chinese Domestic Market Integration », *Review of International Economics*, n° 13(3), pp. 409–430.
- , (2006), « Provincial Migration Dynamics in China: Borders, Costs and Economic Motivations », *Regional Science and Urban Economics* 36(3), pp. 385–398.
- Prateen, Cliff, (1988), « Survey of the Economies of Scale », Bruxelles, Belgique, documents de travail économiques de la Commission des communautés européennes, 67.
- Price Waterhouse Coopers, (2007), *Which Are the Largest City Economies in the World and How Might this Change by 2020?*, Londres, Royaume-Uni, Price Water House Coopers, UK Economic Outlook, mars 2007.
- Pritchett, Lant, (2006), *Let Their People Come. Breaking the Gridlock on Global Labor Mobility*, Washington, Center for Global Development.
- Public Administration Research and Consultation Centre (PARC), (2004), *Egypt Millennium Development Goals: Second Country Report*, Le Caire, Égypte, Nations Unies et Ministère égyptien de la Planification.
- Pucher, John, Nisha Korattyswaropam, Neha Mittal & Neenu Ittyerah, (2005), « Urban Transport Crisis in India », *Transport Policy* 12(3), pp. 185–198.
- Puga, Diego, (2002), « European Regional Policies in Light of Recent Location Theories », *Journal of Economic Geography*, n° 2(4), pp. 373–406.
- Puga, Diego & A. J. Venables, (1999), « Agglomeration and Economic Development: Import Substitution vs. Trade Liberalization », *Economic Journal*, n° 109(455), pp. 292–311.
- Quah, Danny T, (1996), « Twin Peaks: Growth and Convergence in Models of Distribution Dynamics », *Economic Journal*, n° 106(437), pp. 1045–1055.
- Quinn, Dennis P. & A. María Toyoda, (2006), « Does Capital Account Liberalization Lead to Growth? », Georgetown University, Washington, *traité*.
- Rajan, Raghuram & Shang-Jin Wei, (2004), « The Non-Threat that is Outsourcing », *The Business Times (Singapore)*.
- Ratha, Dilip & William Shaw, (2007), « South-South Migration and Remittances », Washington, Banque mondiale, document de travail 102.
- Ratha, Dilip & Zhimei Xu, (2008), *Migration and Remittances Factbook 2008*, Washington, Banque mondiale.
- Rauch, James E, (1993), « Productivity Gains from Geographic Concentration of Human Capital: Evidence from the Cities », *Journal of Urban Economics*, n° 34(3), pp. 380–400.
- , (1999), « Networks versus Markets in International Trade », *Journal of International Economics*, n° 48(1), pp. 7–35.
- Ravallion, Martin, (2007), « Inequality is Bad for the Poor », dans Jenkins, S. & John Micklewright, (éds), *Inequality and Poverty Re-Examined*, New York, Oxford University Press.
- Ravallion, Martin & Dominique van de Walle, (2006a), « Does Rising Landlessness Signal Success or Failure for Vietnam's Agricultural Transition? », Washington, Banque mondiale, documents de travail de Recherche sur les politiques, série 3871.
- , (2006b), « Land Reallocation in an Agrarian Transition », *Economic Journal*, n° 116(514), pp. 924–942.
- Redding, Stephen J. & A. J. Venables, (2004), « Economic Geography and International Inequality », *Journal of International Economics*, n° 62(1), pp. 53–82.
- Rephann, Terance & Andrew Isserman, (1994), « New Highways as Economic Development Tools: An Evaluation Using Quasi-Experimental Matching Methods », *Regional Science and Urban Economics*, n° 24(6), pp. 723–751.
- Reporters Sans Frontières pour la Liberté de la Presse, (2007), *La liberté de la presse dans le monde en 2007*, Paris, France, Reporters Sans Frontières pour la Liberté de la Presse.
- Revenue Mobilization Allocation and Fiscal Commission, (2003), *States and Local Governments 2003 Revenue Allocation Indices*, Abuja, Nigeria, Revenue Mobilization Allocation and Fiscal Commission (RMAFC).
- Richter, K., R. van der Weide & Phonesaly Souksavath, (2005), *Lao PDR Poverty Trends 1992/93-2002/03*, Washington, Centre national de statistiques & Banque mondiale.
- Roberts, Leslie & Martin Enserink, (2007), « María: Did they Really Say... Eradication? » *Science*, n° 318(5856), pp. 1544–1545.
- Roberts, Mark, (2004), « The Growth Performances of the GB Counties: Some New Empirical Evidence for 1977-1993 », *Regional Studies*, n° 38(2), pp. 149–165.



- Roberts, Mark & U. Deichmann, (2008), « Regional Spillover Estimation », document préliminaire pour le RDM 2009.
- Robles, Marcos, (2003), *Estimacion de Indicadores de pobreza y Desigualdad a Nivel Municipal en Honduras*, Tegucigalpa, Honduras, BID-MECOVÍ & Instituto Nacional de Estadísticas de Honduras.
- Rodríguez, Francisco & Dani Rodrik, (2000), « Trade Policy and Economic Growth: A Skeptic's Guide to the Cross-National Evidence », dans Bernanke, B. S. & Kenneth Rogoff, (éds), *NBER Macroeconomics Annual 2000*, Cambridge, MA, Bureau national de recherche économique (NBER).
- Rodríguez, Jorge, (2004), « Migración Interna en América Latina y el Caribe: Estudio Regional del Período 1980-2000 », Santiago, Chili, ECLAC, Serie Población y Desarrollo 50.
- Rodríguez-Pose & Ugo Fratesi, (2004), « Between Development and Social Policies: The Impact of European Structural Funds in Objective 1 Regions », *Regional Studies* 38(1), pp. 97-113.
- Rodrik, Dani, Arvind Subramanian & Francesco Trebbi, (2004), « Institutions Rule: The Primacy of Institutions over Geography and Integration in Economic Development », *Journal of Economic Growth*, n° 9(2), pp. 131-165.
- Roeger, Werner, (1995), « Can Imperfect Competition Explain the Difference between Primal and Dual Productivity Measures? », Estimates for U.S. Manufacturing », *Journal of Political Economy*, n° 103(2), pp. 316-330.
- Rohwedder, Cecilie & Keith Johnson, (2008), « Pace-Setting Zara Seeks More Speed to Fight Its Rising Cheap-Chic Rivals », *Wall Street Journal*, 20 février.
- Rolfes Jr., L., (2002), « Making the Legal Basis for Private Land Rights Operational and Effective », document présenté à l'Atelier régional de politique foncière de la Banque mondiale, 6 avril, Budapest, Hongrie.
- Romer, Paul M., (1986), « Increasing Returns in Long-Run Growth », *Journal of Political Economy*, n° 94(5), pp. 1002-1037.
- , (1994), « The Origins of Endogenous Growth », *Journal of Economic Perspectives* n° 8(1), pp. 3-22.
- Rose & Krew K., (2005), « Cities and Countries », Londres, Royaume-Uni, CEPR Discussion Paper 5235.
- Rosenbloom, Joshua L. & William A. Sundstrom, (2003), « The Decline and Rise of Interstate Migration in the United States: Evidence from the IPUMS, 1850-1990 », Cambridge, MA, Bureau national de recherche économique, documents de travail, série 9857.
- Rosenthal, Stuart S. & William C. Strange, (2001), « The Determinants of Agglomeration », *Journal of Urban Economics*, n° 50(2), pp. 191-229.
- , (2003), « Geography, Industrial Organization, and Agglomeration », *Review of Economics and Statistics*, n° 85(2), pp. 377-393.
- , (2004), « Evidence on the Nature and Sources of Agglomeration Economies », dans Henderson, J. V. & J. Thisse, (éds), *Handbook of Regional and Urban Economics Volume 4.*, Amsterdam, Pays-Bas, North-Holland.
- Rostow, Walt Whitman, (1960), *The Stages of Economic Growth*, Cambridge, Royaume-Uni, Cambridge University Press.
- Roy, Tirthankar, (2002), « Economic History and Modern India: Redefining the Link », *Journal of Economic Perspectives*, n° 16(3), pp. 109-130.
- Ruster, Jeff & Ivo Imperato, (2003), *Slum Upgrading and Participation: Lessons from Latin America*. Washington, Banque mondiale, Directions in Development Series.
- Sachs, Jeffrey D. & Pia Malaney, (2002), « The Economic and Social Burden of Malaria », *Nature*, n° 415(6872), pp. 680-685.
- Sahn, David E. & David C. Stifel, (2003), « Urban-Rural Inequality in Living Standards in Africa », *Journal of African Economies*, n° 12(4), pp. 564-597.
- Sakamaki, Tetsuro, (2006), « Regional Disparities and National Land Development Policy in East Asian Countries », *Journal of Japan Bank for International Cooperation Institute*, n° 29, pp. 84-122.
- Sánchez, Ricardo J., Jan Hoffmann, Alejandro Micco, Georgina V. Pizzolitto, Martin Sgut & Gordon Wilmsmeier, (2003), « Port Efficiency and International Trade: Port Efficiency as a Determinant of Maritime Transport Costs », *Maritime Economics and Logistics*, n° 5(2), pp. 199-218.
- Sandler, Todd, (2002), « Demand and Institutions for Regional Public Goods », dans Estevadeordal, A., Brian Frantz & Tam R. Nguyen, (éds), *Regional Public Goods: From Theory to Practice*, Washington, Banque interaméricaine de développement et Banque asiatique de développement.
- Sandler, Todd & Daniel M. Arce, (2002), « A Conceptual Framework for Understanding Global and Transnational Public Goods for Health », *Fiscal Studies*, n° 23(2), pp. 195-222.
- Santos, Georgina & Blake Shaffer, (2004), « Preliminary Results of the London Congestion Charging Scheme », *Public Work Management and Policy*, n° 9(2), pp. 164-181.
- Satterthwaite, David, (2007), « The Transition to a Predominantly Urban World and Its Underpinnings », document présenté à l'Atelier international UNU-WIDER « Beyond the Tipping Point: Development in an Urban World », 19 octobre, Londres, Royaume-Uni.
- , (2008), « Expanding the Supply and Reducing the Cost of Land for Housing in Urban Areas in Low and Middle Income Nations », document préliminaire pour le RDM 2009.
- Satterthwaite, David, Saleemul Hug, Mark Pelling, Hannah Reid, & Patricia Romero-Lankao, (2007), *Adapting to Climate Change in Urban Areas: The Possibilities and Constraints in Low and Middle Income Nations*, Londres, Royaume-Uni, Institut international pour l'environnement et le développement (IIED).
- Schacter, Jason P., (2004), « Geographical Mobility: 2002 to 2003 », Washington, US Census Bureau, Current Population Report, mars 2004.
- Scherer, Frederic M., (1980), *Industrial Market Structure and Economic Performance*, Boston, MA, Houghton Mifflin Company.

- Schiff, Maurice & Caglar Özden, (2006), *International Migration, Remittances and the Brain Drain*, Washington, Banque mondiale et Palgrave Macmillan.
- Schiff, Maurice & Yanling Wang, (2003), « Regional Integration and Technology Diffusion: The Case of North American Free Trade Agreement », Washington, Banque mondiale, documents de travail de Recherche sur les politiques, série 3132.
- Schiff, Maurice & L. Alain Winters, (2002), « Regional Cooperation and the Role of International Organizations and Regional Integration », Washington, Banque mondiale documents de travail de Recherche sur les politiques, série 2872.
- , (2003), *Regional Integration and Development*, New York, Oxford University Press.
- Schmertmann, Carl P, (1992), « Estimation of Historical Migration Rates from a Single Census: Interregional Migration in Brazil 1900-1980 », *Population Studies*, n° 46(1), pp. 103-120.
- Schneider, A., M. A. Friedl & D. Potere, (à paraître), « A New Map of Global Urban Extent from MODIS Data », *Geophysical Research Letters*.
- Scholz, Stephan, (2006), « The POETICS of Industrial Carbon Dioxide Emissions in Japan: An Urban and Institutional Extension of the IPAT Identity », *Carbon Balance and Management* 1(11), pp. 1-10.
- Schwenning, Gustav, (1927), « An Attack on Shanghai Slums », *Social Forces*, n° 6(1), pp. 125-131.
- Scott, Ian, (1982), *Urban and Spatial Development in Mexico*, Baltimore, MD, Johns Hopkins University.
- Segal, David, (1976), « Are There Returns to Scale in City Size? », *Review of Economics and Statistics*, n° 58(3), pp. 339-350.
- Selod, Harris, (2007), « Land Policies and Urban Segregation », Banque mondiale, Washington, *traité*.
- Shah, Anwar & Chunli Shen, (2006), « The Reform of the Inter-governmental Transfer System to Achieve a Harmonious Society and a Level Playing Field for Regional Development in China », Washington, Banque mondiale, documents de travail de Recherche sur les politiques, série 4100.
- Shatz, Howard J. & A. J. Venables, (2005), « The Geography of International Investment », dans Clark, G. L., Meric S. Gertler & Maryann P. Feldman, (éds), *Oxford Handbook of Economic Geography*, Oxford, Royaume-Uni, Oxford University Press.
- Shefer, Daniel, (1973). « Localization Economies in SMSA's: A Production Function Analysis », *Journal of Regional Science*, n° 13(1), pp. 55-64.
- Shepherd, Ben & John S. Wilson, (2006), « Road Infrastructure in Europe and Central Asia: Does Network Quality Affects Trade? », Washington, Banque documents de travail de Recherche sur les politiques, série 4104.
- Showers, Victor, (1979), *World Facts and Figures*, Chichester, Royaume-Uni, John Wiley and Sons.
- Shukla, Vibhooti & Oded Stark, (1986), « Urban External Economies and Optimal Migration », dans Oded Stark, (éds), *Migration, Human Capital and Development*. Greenwich, CT, JAI Press.
- Sicsic, Pierre, (1992), « City-farm Wage Gaps in Late Nineteenth-Century France », *Journal of Economic History*, n° 52(3), pp. 675-695.
- Siegel, Fred, (1997), *The Future Once Happened Here: New York, D.C., L.A. & the Fate of America's Big Cities*, Massachusetts, MA, Free Press.
- Simmons, Beth A., (2005), « Rules over Real Estate: Trade, Territorial Conflict and International Borders as Institutions », *Journal of Conflict Resolution*, n° 49(6), pp. 823-848.
- Sinai, Todd & Joel Waldfogel, (2004), « Geography and the Internet: Is the Internet a Substitute or Complement for Cities? », *Journal of Urban Economics*, n° 56(1), pp. 1-24.
- Sinn, Hans-Werner & Frank Westermann, (2001), « Two Mezzogiornos », Cambridge, MA, Bureau national de recherche économique, documents de travail, série 8125.
- Skeldon, Ronald, (1986), « On Migration Patterns in India during the 1970's », *Population and Development Review* 12(4), pp. 759-779.
- Slaughter, Matthew J, (2001), « Trade Liberalization and Per Capita Income Convergence: a Difference-in-Differences Analysis », *Journal of International Economics*, n° 55(1), pp. 203-228.
- Smith Jr., Donald F. & Richard Florida, (1994), « Agglomeration and Industrial Location: An Econometric Analysis of Japanese-Affiliated Manufacturing Establishments in Automotive-Related Industries », *Journal of Urban Economics*, n° 36(1), pp. 23-41.
- Smith, Adam, (1976) [1776], *An Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations*. Chicago, IL, University of Chicago Press (l'édition de Cannan de *Wealth of Nations* a été publiée pour la première fois en 1904 par Methuen & Co. Ltd., première édition 1776).
- Smith, P. J, (1989). «The Rehousing/Relocation Issue in an Early Slum Clearance Scheme: Edinburgh 1865-1885 », *Urban Studies*, n° 26(1), pp. 100-114.
- Snow, Robert W., Marlies Craig, U. Deichmann & Karen Marsh, (1999), « Estimating Mortality, Morbidity and Disability due to Malaria among Africa's Non-Pregnant Population », *Bulletin of the World Health Organization*, n° 77(8), pp. 624-640.
- Sobel, Robert, (2000), *How a Generation of Americans Created the World's Most Prosperous Society*, New York, St. Martin's Press.
- Söderbaum, Fredrik, (2001), « Institutional Aspects of the Maputo Development Corridor », Le Cap, Afrique du Sud, University of Cape Town Development Policy Research Unit, documents de travail, série 9675.
- Sohn, Jeongmok, (2003), *Seoul Dosi Hoek Iyagi (Seoul: The Story of Urban Planning)*, Séoul, Hanul.
- Sokoloff, Kenneth L. & Stanley L. Engerman, (2000a), « History Lessons: Institutions, Factor Endowments & Paths of Development in the New World », *Journal of Economic Perspectives*, n° 14(3), pp. 217-232.

- , (2000b), « Institutions, Factor Endowments & Paths of Development in the New World », *Journal of Economic Perspectives*, n° 14(3), pp. 217–232.
- Solow, Robert M, (1956), « A Contribution to the Theory of Economic Growth », *Quarterly Journal of Economics*, n° 70(1), pp. 65–94.
- Soltow, Lee, (1989), « The Rich and the Destitute in Sweden, 1805–1855: A Test of Tocqueville's Inequality Hypotheses », *Economic History Review*, n° 42(1), pp. 43–63.
- Son, Dang Kim, (à paraître), « Rural Development and Issues in Vietnam: Spatial Disparities and Some Recommendations », dans Huang, Y. & Alessandro Magnoli Bocchi (éds), *Reshaping Economic Geography in East Asia*, Washington, Banque mondiale, complément au RDM 2009 pour la Région EAP.
- Sonobe, Tetsushi & Keijiro Otsuka, (2006), *Cluster-Based Industrial Development: An East Asian Model*, Hampshire, Royaume-Uni, Palgrave Macmillan.
- Sophal, Chan, Tep Saravi & Sarthi Acharya, (2001), « Land Tenure in Cambodia: A Data Update », Phnom Penh, Development Resource Institute, documents de travail, série 19.
- Soto, Raimundo & Aristides Torche, (2004), « Spatial Inequality, Migration and Economic Growth in Chile », *Cuadernos de Economía* 41(124), pp. 401–424.
- Sovannarith, So, Real Sopheap, Uch Utey, Sy Rathmony, Brett Ballard, & Sarthi Acharya, (2001), « Social Assessment of Land in Cambodia. A Field Study », commandé par le Ministère de l'Aménagement du territoire, de la Planification et de la Construction, gouvernement royal du Cambodge, Cambodia Development Resource Institute, Phnom Penh, *traité*.
- SPARTECA, (1996), *Rules of Origin Requirements of the South Pacific Trade and Economic Co-Operation Agreement*, Suva, Fiji, South Pacific Regional Trade and Economic Co-Operation Agreement, Forum Secretariat.
- Spolaore, Enrico & Romain Wacziarg, (2005), « Borders and Growth », *Journal of Economic Growth*, n° 10(4), pp. 331–386.
- Squire, Lyn, (1981), *Employment Policy in Developing Countries*, Oxford, Royaume-Uni, Oxford University Press.
- Stewart, Dona J, (1996), « Cities in the Desert: The Egyptian New Town-Program », *Annals of the Association of American Geographers*, n° 86(3), pp. 459–480.
- Stewart, Frances, (2008), « Horizontal Inequalities: A Neglected Dimension of Development », Oxford, Royaume-Uni, Oxford University, Queen Elizabeth House, documents de travail, série 81.
- Stinnett, Douglas M., Jaroslav Tir, Philip Schafer, Paul F. Diehl & Charles Gochman, (2002), « The Correlates of War Project Direct Contiguity Data, Version 3 », *Conflict Management and Peace Science*, n° 19(2), pp. 58–66.
- Stockel, Sigrid, (2002), « Infant Mortality and Concepts of Hygiene. Strategies and Consequences in the Kaiserreich and the Weimar Republic: the Example of Berlin », *History of the Family*, n° 7(4), pp. 601–616.
- Storper, Michael & A. J. Venables, (2007), « Buzz: Faceto-Face Contact and the Urban Economy », dans Breschi S. & Franco Malerba, (éds), *Clusters, Networks and Innovation*, Oxford, Royaume-Uni, Oxford University Press.
- Sveikauskas, Leo A, (1975), « The Productivity of Cities », *Quarterly Journal of Economics*, n° 89(3), pp. 393–413.
- Sveikauskas, Leo A., John Gowdy & Michael Funk, (1988), « Urban Productivity: City Size or Industry Size », *Journal of Regional Science*, n° 28(2), pp. 185–202.
- Swan, Trevor W, (1956), « Economic Growth and Capital Accumulation », *Economic Record*, n° 32(2), pp. 334–361.
- Swedish Council for Building Research, (1990), *Housing Research and Design in Sweden*, Stockholm, Swedish Council for Building Research.
- Tabuchi, Takatoshi, (1988), « Interregional Income Differentials and Migration: Their Interrelationships », *Regional Studies*, n° 22(1), pp. 1–10.
- Taira, Koji, (1969), « Urban Poverty, Ragpickers & the "Ants' Villa" in Tokyo », *Economic Development and Cultural Change*, n° 17(2), pp. 155–177.
- Taylor, Alan M, (1996), « International Capital Mobility in History: Purchasing-Power Parity in the Long Run », Cambridge, MA, Bureau national de recherche économique, documents de travail, série 5742.
- Taylor, Alan M. & Jeffrey Williamson, (2006), « Convergence in the Age of Mass Migration », *European Review of Economic History*, n° 1(1), pp. 27–63.
- Thanh, Hoang Xuan, Dang Nguyen Anh & Cecilia Tacoli, (2005), « Livelihood Diversification and Rural-Urban Linkages in Vietnam's Red River Delta », Washington, Institut international de recherche sur les politiques alimentaires (IFPRI), documents de travail, série 193.
- The Economist, (2007a), « A Flourishing Slum », *The Economist*, 9 décembre.
- , (2007b), « Chile and Peru. Neighbours, But Not Yet Friends », *The Economist*, 28 juin.
- The Economist Economic Intelligence Unit, (2007), *China/India technology: Leapfrogging or Piggybacking?*, Londres, Royaume-Uni, The Economist.
- Tiffen, Mary, (2003), « Transitions in Sub-Saharan Africa: Agriculture, Urbanization and Income Growth », *World Development*, n° 31(8), pp. 1343–1366.
- Tilly, Richard H, (1990), *Vom Zollverein zum Industriestaat. Die wirtschaftlich-soziale Entwicklung Deutschlands 1834 bis 1914*, Munich, Allemagne, Deutscher Taschenbuch Verlag.
- Timmer, Ashley S. & Jeffrey G. Williamson, (1998), « Immigration Policy Prior to the 1930s: Labor Markets, Policy Interactions, and Globalization Backlash », *Population and Development Review*, n° 24(4), pp. 739–771.
- Timmins, Christopher, (2005), « Estimable Equilibrium Models of Locational Sorting and Their Role in Development Economics », *Journal of Economic Geography*, n° 5(1), pp. 83–100.



- Tinbergen, J, (1952), *On the Theory of Economic Policy*, Amsterdam, Pays-Bas, North Holland.
- Tobler, W. R, (1970), « A Computer Movie Simulating Urban Growth in the Detroit Region », *Economic Geography*, n° 46 (supplément), pp. 234–240.
- Todaro, Michael P, (1969), « A Model of Labor Migration and Urban Unemployment in Less Developed Countries », *American Economic Review*, n° 59(1), pp. 138–148.
- Toffler, Alvin, (1980), *The Third Wave*, New York, Bantam Books.
- Tol, Richard S. J, (2005), « The Marginal Damage Costs of Carbon Dioxide Emissions: An Assessment of the Uncertainties », *Energy Policy*, n° 33(16), pp. 2064–2074.
- Tolofari, Sonny R, (1986), *Open Registry Shipping: A Comparative Study of Costs Freight Rates*, New York, Routledge.
- Trackman, B., W. Fisher & L. Salas, (1999), *The Reform of Property Registration Systems in Costa Rica, A Status Report*, Cambridge, MA, Law School Harvard University.
- Tschirley, David L., Jan J. Nijhoff, Pedro Arlindo, Billy Mwinga, Michael T. Weber & Thomas S. Jayne, (2006), « Anticipating and Responding to Drought Emergencies in Southern Africa: Lessons From the 2002-2003 Experience », East Lansing, MI, International Development, documents de travail, série 89.
- Turner, Michael, (1986), « English Open Fields and Enclosures: Retardation or Productivity Improvements », *Journal of Economic History*, n° 46(3), pp. 669–692, Uchida, Hirotsugu & Andrew Nelson, (2008), « Accesibility Model and Population Estimates », document préliminaire pour le RDM 2009.
- Bureau des statistiques sur le transport (États-Unis), (2003), *America on the Go: US Holiday Travel*, Washington, US Department of Transportation, Research and Innovative Technology Administration.
- Bureau du recensement (Etats-Unis), (2002), *Demographic Trends in the 20th Century. Census 2000 Special Reports*, Washington, Etats-Unis, Bureau du recensement.
- Uvalic, Milica, (1993), « The Disintegration of Yugoslavia: Its Costs and Benefits », *Post-Communist Economies*, n° 5(3), pp. 273–293.
- Van der Linde, Claas, (2003), « The Demography of Clusters: Findings from the Cluster Meta-Study », dans Brocker, J., Dirk Dohse & Rudiger Soltwedel, (éds), *Innovation Clusters and Inter-regional Competition*, Berlin, Allemagne, Springer.
- Vance, Colin & Ralf Hedel, (2006), « On the Link between Urban Form and Automobile Use: Evidence from German Survey Data », Essen, Allemagne, Rheinisch-Westfälisches Institut für Wirtschaftsforschung (RWI), documents de travail, série 0048.
- Vargas-Hidalgo, Rafael, (1979), « The Crisis for the Andean Pact: Lessons for Integration among Developing Countries », *Journal of Common Market Studies*, n° 17(3), pp. 213–226.
- Venables, A. J, (2001), « Geography and International Inequalities: the Impact of New Technologies », *Journal of Industry, Competition and Trade*, n° 1(2), pp. 135–159.
- , (2003), « Winners and Losers from Regional Integration Agreements », *The Economic Journal*, n° 113(490), pp. 747–761.
- , (2006), « Shifts in Economic Geography and Their Causes », *Economic Review 2006 (Q IV)*, pp. 61–85.
- Venables, A. J. & Ravi Kanbur, (2005), *Spatial Inequality and Development, Overview of the UNU-WIDER Project*, New York, Oxford University Press.
- Victoria Transport Policy Institute, (2007), *Online TDM Encyclopedia*, Victoria, Canada, Victoria Transport Policy Institute.
- Vidler, Cam, (2008), « Turkey: A Case Study of 1D-2D-3D Areas », document préliminaire pour le RDM 2009.
- Vigdor, Jacob L, (2006), « The New Promised Land: Black-White Convergence in the American South, 1960-2000 », Cambridge, MA, Bureau national de recherche économique, documents de travail, série 12143.
- Villarreal, Roberto, (2005), « Regional Development Policies in Mexico », document présenté à la Sustainable Regional Policy and Planning Roundtable, 14 décembre, Pékin, Chine.
- Viner, Jacob, (1950), *The Customs Union Issue*, New York, Carnegie Endowment of International Peace.
- Wandschneider, Tiago & Pravas Mishra, (2003), *Rural Non-Farm Economy and Livelihood Enhancement*, Washington, National Resources Institute.
- Ward, Doug, (2006), « Urbanization is a World Concern », *Van-couver Sun*, 14 juin.
- Warsh, David, (2006), *Knowledge and the Wealth of Nations: A Story of Economic Discovery*, New York, W.W. Norton and Company.
- Weber, Adna, (1899), *The Growth of Cities in the Nineteenth Century: A Study in Statistics*. New York, McMillan.
- Whalley, John & Shunming Zhang, (2007), « A Numerical Simulation Analysis of (Hukou) Labour Mobility Restrictions in China », *Journal of Development Economics*, n° 83(2), pp. 392–410.
- Wheat, Leonard F, (1986), « The Determinants of 1963-77 Regional Manufacturing Growth: Why the South and West Grow », *Journal of Regional Science*, n° 26(4), pp. 635–659.
- Wheeler, David & Ashoka Mody, (1992), « International Investment Location Decisions: The Case for U.S. Firms », *Journal of International Economics*, n° 33(1-2), pp. 57–76.
- Whittaker, D. Hugh, (1997), *Small Firms in the Japanese Economy*, Cambridge, Royaume-Uni, Cambridge University Press.
- Wilbur Smith Associates & Nations Unies, (1980), *Master Plan for Metropolitan Lagos*, New York, Nations Unies.
- Williams, Naomi & Chris Galley, (1995), « Urban-Rural Differentials in Infant Mortality in Victorian England », *Population Studies*, n° 49(3), pp. 401–420.
- Williamson, Jeffrey, (1965), « Regional Inequality and the Process of National Development: A Description of the Patterns », *Economic Development and Cultural Change*, n° 13(4), pp. 1–84.

- , (1974), *Late Nineteenth Century American Development: A General Equilibrium History*, New York, Cambridge University Press.
- , (1982), « Was the Industrial Revolution Worth It? Disamenities and Death in 19th Century British Towns », *Exploration in Economic History*, n° 19(3), pp. 221–245.
- , (1987), « Did English Factor Markets Fail during the Industrial Revolution? », *Oxford Economic Papers*, n° 39(4), pp. 641–678.
- , (1990), *Coping with City Growth during the British Industrial Revolution*, Cambridge, Royaume-Uni, Cambridge University Press.
- Wilson, John S., Xubei Luo & Harry J. Broadman, (2006), « Trade and Transport Facilitation: European Accession and Capacity Building Priorities », document présenté au Transport and International Trade, Report of the One Hundred and Thirtieth Round Table on Transport Economics, Paris, France.
- Wilson, John S., Catherine L. Mann & Tsunehiro Otsuki, (2004), « Assessing the Potential Benefit of Trade Facilitation: a Global Perspective », Washington, Banque mondiale, documents de travail de Recherche sur les politiques, série 3224.
- Winston, Clifford, (1993), « Economic Deregulation: Days of Reckoning for the Microeconomists », *Journal of Economic Literature*, n° 31(3), pp. 1263–1289.
- Winters, L. Alain & Pedro Martins, (2004), « When Comparative Advantage Is Not Enough: Business Costs in Small Remote Economies », *World Trade Review*, n° 3(3), pp. 347–383.
- Wionczek, Miguel S, (1970), « The Rise and Decline of Latin American Economic Integration », *Journal of Common Market Studies*, n° 9(1), pp. 49–66.
- Wisawaisuan, Nitinant, (à paraître), « Spatial Disparities in Thailand: Does Government Policy Aggravate or Alleviate the Problem? », dans Huang, Y. & Alessandro Magnoli Bocchi (éds), *Reshaping Economic Geography in East Asia*, Washington, Banque mondiale, complément au RDM 2009 pour la Région EAP.
- Wolf, Martin, (2004), *Why Globalization Works*, New Haven, CT, Yale University Press.
- Woods, Robert, (2000), *The Demography of Victorian England and Wales*, Cambridge, Royaume-Uni, Cambridge University Press.
- Wordie, J. R, (1983), « The Chronology of English Enclosure, 1500–1914 », *Economic History Review*, n° 36(4), pp. 483–505.
- Woronoff, Jon, (1972), *West African Wager*, Metuchen, NJ, Scarecrow Press.
- Wrigley, E. Anthony, (1985), « Urban Growth and Agricultural Change: England and the Continent in the Early Modern Period », *Journal of Interdisciplinary History*, n° 15(4), pp. 683–728.
- Xenos, Peter, (2004), « Demographic Forces Shaping Youth Populations in Asian Cities », dans Hanley, L., Blair Ruble & Joseph Tulchin, (éds), *Youth Poverty & Conflict in Southeast Asian Cities*, Washington, Woodrow Wilson International Center for Scholars.
- Yade, Mbaye, Anne Chohin-Kuper, Valerie Kelly, John Staatz & James Tefft, (1999), « The Role of Regional Trade in Agricultural Transformation », document présenté aux Ateliers sur la transformation structurelle en Afrique, Nairobi, Kenya.
- Yamauchi, Futoshi, Megumi Muto, Reno Dewina & Sony Sumaryanto, (à paraître), « Spatial Networks, Incentives and the Dynamics of Village Economy: Evidence from Indonesia », dans Huang, Y. & Alessandro Magnoli Bocchi (éds), *Reshaping Economic Geography in East Asia*, Washington, Banque mondiale, complément au RDM 2009 pour la Région EAP.
- Yang, Dean, (2008), « International Migration, Remittances and Household Investment: Evidence from Philippine Migrants' Exchange Rate Shocks », *Economic Journal*, n° 118(528), pp. 591–630.
- Yao, Yang, (à paraître), « The Political Economy of Government Policies Toward Regional Inequality in China », dans Huang, Y. & Alessandro Magnoli Bocchi (éds), *Reshaping Economic Geography in East Asia*, Washington, Banque mondiale, complément au RDM 2009 pour la Région EAP.
- Yasuba, Yasukichi, (1978), « Freight Rates and Productivity in Ocean Transportation for Japan, 1875–1943 », *Explorations in Economic History*, n° 15(1), pp. 11–39.
- Yemtsov, Ruslan, (2005), « Quo Vadis? Inequality and Poverty Dynamics across Russian Regions », dans Kanbur, R. & A. J. Venables, (éds), *Spatial Inequality and Development*, Oxford, Royaume-Uni, Oxford University Press.
- Yepes, Tito, (2008), « Inclusive Growth for Latin America », Banque mondiale, Washington, *traité*.
- Yepes, Tito & S. V. Lall, (2008), « Evaluating the Impact of Upgrading Informal Settlements on Land Markets: Evidence from Bogota », Banque mondiale, Washington, *traité*.
- Yoshino, Yutaka, (2008), « Domestic Constraints, Firm Characteristics, and Geographical Diversification of Firm-Level Manufacturing Exports in Africa », Washington, Banque mondiale, documents de travaux de Recherche sur les politiques, série 4575.
- Young, Allyn, (1928), « Increasing Returns and Economic Progress », *Economic Journal*, n° 38(152), pp. 527–542.
- Yuen, Belinda, (2004), « Planning Singapore Growth for Better Living », dans Yuen, B. & Mila Freire, (éds), *Enhancing Urban Management in East Asia*, Hampshire, Royaume-Uni, Ashgate Publishing.
- Yusuf, Shahid & Kaoru Nabeshima, (2006), *Post-industrial East Asian Cities, Innovation for Growth*. Palo Alto, CA et Washington, Banque mondiale et Stanford University Press.
- Zhu, Nong & Xubei Luo, (2008), « Impact of Remittances on Rural Poverty and Inequality in China », Banque mondiale, Bureau régional pour l'Asie de l'Est et le Pacifique, *traité*.



# Grands indicateurs

|                        |                            |
|------------------------|----------------------------|
| Tableau A1             | Géographie et accès        |
| Tableau A2             | Urbanisation               |
| Tableau A3             | Développement territorial  |
| Tableau A4             | Intégration internationale |
| Tableau A5             | Autres indicateurs         |
| Sources et définitions |                            |

## Grands indicateurs du développement dans le monde

|   |   |
|---|---|
| Introduction  |   |
| Classification des économies par région et revenus, pour l'année 2009 |   |
| Tableau 1   | Indicateurs clés de développement   |
| Tableau 2   | Objectifs du Millénaire pour le développement : éradiquer la pauvreté et améliorer les vies |
| Tableau 3   | Activité économique   |
| Tableau 4   | Commerce, aide et finance   |
| Tableau 5   | Indicateurs clés pour d'autres économies  |
| Notes techniques  |   |

Tableau A1 Géographie et accès

|                        | Localisation      | Superficie (km <sup>2</sup> ) | Terres arables (% de la superficie) | Terres forestières (% de la superficie) | Ligne de côte (km) | Frontières terrestres (km) | Aéroports avec piste en dur (nombre) | Ports et terminaux (nombre) | Densité ferroviaire (km de rails par 100 km <sup>2</sup> ) | Densité routière (km de route par 100 km <sup>2</sup> ) | Distance nationale moyenne de la capitale (km) |
|------------------------|-------------------|-------------------------------|-------------------------------------|---|--------------------|----------------------------|--------------------------------------|-----------------------------|--|---|--|
| Économie               | 2007              | 2007                          | 2007                                | 2007                                    | 2007               | 2007                       | 2007                                 | 2007                        | 2000-06 <sup>a</sup>                                       | 2000-06 <sup>a</sup>                                    | 2000   |
| Afghanistan            | 33 00 N, 65 00 E  | 652 090                       | 12,1                                | 1,3                                     | 0                  | 5 529                      | 11                                   | 0                           | ..   | 5,3   | 418  |
| Afrique du Sud         | 29 00 S, 24 00 E  | 1 219 090                     | 12,1                                | 7,6                                     | 2 798              | 4 862                      | 146                                  | 6                           | 1,7  | 30,0  | 608  |
| Albanie                | 41 00 N, 20 00 E  | 28 750                        | 21,1                                | 29,0                                    | 362                | 720                        | 3                                    | 4                           | 1,6  | 65,7  | 84   |
| Algérie                | 28 00 N, 3 00 E   | 2 381 740                     | 3,2                                 | 1,0                                     | 998                | 6 343                      | 52                                   | 9                           | 0,2  | 4,5   | 1 108  |
| Allemagne              | 51 00 N, 9 00 E   | 357 050                       | 34,1                                | 31,8                                    | 2 389              | 3 621                      | 332                                  | 10                          | 13,8   | ..  | 334  |
| Andorre                | 42 30 N, 1 30 E   | 470                           | 2,1                                 | 34,2                                    | 0                  | 120                        | 0                                    | 0                           | ..   | ..  | 10   |
| Anglo-Normandes, Iles  |                   | 190                           | 0,0                                 | ..                                      | ..                 | ..                         | ..                                   | ..                          | ..   | ..  | ..   |
| Angola                 | 12 30 S, 18 30 E  | 1 246 700                     | 2,6                                 | 47,4                                    | 1 600              | 5 198                      | 31                                   | 3                           | 0,2  | 4,1   | 711  |
| Antigua-et-Barbuda     | 17 03 N, 61 48 O  | 440                           | 18,2                                | 20,5                                    | 153                | 0                          | 2                                    | 1                           | ..   | 264,8   | 30   |
| Antilles néerlandaises | 12 15 N, 68 45 O  | 800                           | 10,0                                | 1,3                                     | 364                | 15                         | 5                                    | 4                           | ..   | ..  | 36   |
| Arabie saoudite        | 25 00 N, 45 00 E  | 2 000 000                     | 1,8                                 | 1,4                                     | 2 640              | 4 431                      | 73                                   | 4                           | 0,1  | 7,6   | 593  |
| Argentine              | 34 00 S, 64 00 O  | 2 780 400                     | 10,2                                | 12,1                                    | 4 989              | 9 861                      | 154                                  | 8                           | 1,2  | 14,6  | 971  |
| Arménie                | 40 00 N, 45 00 E  | 29 800                        | 17,6                                | 10,0                                    | 0                  | 1 254                      | 11                                   | 0                           | 3,0  | 27,1  | 87   |
| Aruba                  | 12 30 N, 69 58 O  | 180                           | 10,5                                | ..                                      | 69                 | 0                          | 1                                    | 3                           | ..   | ..  | 8  |
| Australie              | 27 00 S, 133 00 E | 7 741 220                     | 6,4                                 | 21,3                                    | 25 760             | 0                          | 311                                  | 11                          | 0,5  | 10,5  | 1 946  |
| Autriche               | 47 20 N, 13 20 E  | 83 870                        | 0                                   | 46,8                                    | 0                  | 2 562                      | 25                                   | 0                           | 7,7  | 162,4   | 204  |
| Azerbaïdjan            | 40 30 N, 47 30 E  | 86 600                        | 22,3                                | 11,3                                    | 0                  | 2 013                      | 27                                   | 0                           | 2,6  | 71,5  | 219  |
| Bahamas                | 24 15 N, 76 00 O  | 13 880                        | 0,8                                 | 51,4                                    | 3 542              | 0                          | 29                                   | 3                           | ..   | ..  | 230  |
| Bahreïn                | 26 00 N, 50 33 E  | 710                           | 2,8                                 | 0,0                                     | 161                | 0                          | 3                                    | 2                           | ..   | 492,7   | 25   |
| Bangladesh             | 24 00 N, 90 00 E  | 144 000                       | 61,1                                | 6,7                                     | 580                | 4 246                      | 15                                   | 2                           | 2,1  | 183,8   | 165  |
| Barbade                | 13 10 N, 59 32 O  | 430                           | 37,2                                | 4,7                                     | 97                 | 0                          | 1                                    | 1                           | ..   | 372,1   | 14   |
| Bélarus                | 53 00 N, 28 00 E  | 207 600                       | 26,3                                | 38,0                                    | 0                  | 2 900                      | 41                                   | 0                           | 2,7  | 45,0  | 185  |
| Belgique               | 50 50 N, 4 00 E   | 30 530                        | 22,1                                | 67                                      | 1 385              | 25                         | 6                                    | 11,7                        | 498,1  | 78  | 78   |
| Belize                 | 17 15 N, 88 45 O  | 22 970                        | 3,1                                 | 72,5                                    | 386                | 516                        | 5                                    | 2                           | ..   | ..  | 74   |
| Bénin                  | 9 30 N, 2 15 E    | 112 620                       | 24,0                                | 21,3                                    | 121                | 1 989                      | 1                                    | 1                           | 0,7  | 17,2  | 398  |
| Bermudes               | 32 20 N, 64 45 O  | 50                            | 20,0                                | 20,0                                    | 103                | 0                          | 1                                    | 2                           | ..   | ..  | 7  |
| Bhoutan                | 27 30 N, 90 30 E  | 47 000                        | 3,4                                 | 68,0                                    | 0                  | 1 075                      | 16                                   | 0                           | ..   | 17,1  | 99   |
| Bolivie                | 17 00 S, 65 00 O  | 1 098 580                     | 2,8                                 | 54,2                                    | 0                  | 6 940                      | 16                                   | 0                           | 0,3  | 5,8   | 521  |
| Bosnie et Herzégovine  | 44 00 N, 18 00 E  | 51 210                        | 19,5                                | 42,7                                    | 20                 | 1 459                      | 8                                    | 1                           | 1,2  | ..  | 103  |
| Botswana               | 22 00 S, 24 00 E  | 581 730                       | 0,7                                 | 21,1                                    | 0                  | 4 013                      | 10                                   | 0                           | 0,2  | 4,3   | 441  |
| Brésil                 | 10 00 S, 55 00 O  | 8 514 880                     | 7,0                                 | 56,5                                    | 7 491              | 16 885                     | 714                                  | 9                           | 0,3  | 20,7  | 1 378  |
| Brunei Darussalam      | 4 30 N, 114 40 E  | 5 770                         | 2,7                                 | 52,8                                    | 161                | 381                        | 1                                    | 3                           | ..   | ..  | 61   |
| Bulgaie                | 43 00 N, 25 00 E  | 111 000                       | 29,2                                | 33,4                                    | 354                | 1 808                      | 132                                  | 2                           | 4,0  | 40,5  | 190  |
| Burkina Faso           | 13 00 N, 2 00 O   | 274 000                       | 17,7                                | 24,8                                    | 0                  | 3 193                      | 2                                    | 0                           | 0,2  | 5,6   | 220  |
| Burundi                | 3 30 S, 30 00 E   | 27 830                        | 38,6                                | 5,9                                     | 0                  | 974                        | 1                                    | 0                           | ..   | 48,0  | 84   |
| Caïman, Iles           | 19 30 N, 80 30 O  | 260                           | 3,8                                 | 46,2                                    | 160                | 0                          | 2                                    | 2                           | ..   | ..  | 15   |
| Cambodge               | 13 00 N, 105 00 E | 181 040                       | 21,0                                | 59,2                                    | 443                | 2 752                      | 6                                    | 2                           | 0,3  | 21,7  | 206  |
| Cameroun               | 6 00 N, 12 00 E   | 475 440                       | 12,8                                | 45,6                                    | 402                | 4 591                      | 11                                   | 2                           | 0,2  | 10,7  | 363  |
| Canada                 | 60 00 N, 95 00 O  | 9 984 670                     | 5,0                                 | 34,1                                    | 202 080            | 8 893                      | 509                                  | 8                           | 0,5  | 15,5  | 2 449  |
| Cap-Vert               | 16 00 N, 24 00 O  | 4 030                         | 11,4                                | 20,8                                    | 965                | 0                          | 7                                    | 3                           | ..   | 33,5  | 156  |
| Chili                  | 30 00 S, 71 00 O  | 756 630                       | 2,6                                 | 21,5                                    | 6 435              | 6 339                      | 73                                   | 8                           | 0,9  | 10,6  | 1 149  |
| Chine                  | 35 00 N, 105 00 E | 9 598 088                     | 11,1                                | 21,2                                    | 14 500             | 22 117                     | 403                                  | 7                           | 0,8  | 20,7  | 1 668  |
| Chypre                 | 35 00 N, 33 00 E  | 9 250                         | 10,8                                | 18,8                                    | 648                | 0                          | 13                                   | 3                           | ..   | 130,5   | 48   |
| Cisjordanie et Gaza    | 32 00 N, 35 15 E  | 6 020                         | 17,8                                | 1,5                                     | 0                  | 404                        | 3                                    | 0                           | ..   | 83,0  | ..   |
| Colombie               | 4 00 N, 72 00 O   | 1 141 750                     | 1,8                                 | 54,7                                    | 3 208              | 6 309                      | 101                                  | 7                           | 0,3  | ..  | 456  |
| Comores                | 12 10 S, 44 15 E  | 1 861                         | 35,9                                | 2,2                                     | 340                | 0                          | 4                                    | 2                           | ..   | ..  | 59   |
| Congo, Rép. dém. du    | 0 00 N, 25 00 E   | 2 344 860                     | 3,0                                 | 58,9                                    | 37                 | 10 730                     | 25                                   | 11                          | 0,2  | 6,8   | 1 006  |
| Congo, Rép. du         | 1 00 S, 15 00 E   | 342 000                       | 1,4                                 | 65,8                                    | 169                | 5 504                      | 4                                    | 6                           | 0,3  | 5,1   | 479  |
| Corée, Rép. de         | 37 00 N, 127 30 E | 99 260                        | 16,6                                | 63,5                                    | 2 416              | 462                        | 69                                   | 5                           | 3,5  | 101,6   | 187  |
| Corée, Rép. dém. de    | 40 00 N, 127 00 E | 120 540                       | 23,3                                | 51,4                                    | 2 495              | 238                        | 36                                   | 12                          | 4,3  | ..  | 211  |
| Costa Rica             | 10 00 N, 84 00 O  | 51 100                        | 4,4                                 | 46,8                                    | 1 290              | 639                        | 32                                   | 2                           | 0,5  | 69,2  | 105  |
| Côte d'Ivoire          | 8 00 N, 5 00 O    | 322 460                       | 10,4                                | 32,7                                    | 515                | 3 110                      | 7                                    | 4                           | 0,2  | 25,2  | 236  |
| Croatie                | 45 10 N, 15 30 E  | 56 540                        | 19,8                                | 38,2                                    | 1 777              | 2 197                      | 23                                   | 5                           | 4,9  | 50,9  | 144  |
| Cuba                   | 21 30 N, 80 00 O  | 110 860                       | 27,9                                | 24,7                                    | 7 335              | 29                         | 78                                   | 3                           | 3,8  | ..  | 398  |
| Danemark               | 56 00 N, 10 00 E  | 43 090                        | 52,7                                | 11,8                                    | 7 314              | 68                         | 28                                   | 12                          | 6,2  | 169,3   | 195  |
| Djibouti               | 11 30 N, 43 00 O  | 23 200                        | 0,0                                 | 0,3                                     | 314                | 516                        | 3                                    | 1                           | 0,4  | ..  | 85   |
| Dominique              | 15 25 N, 61 20 O  | 750                           | 6,7                                 | 61,3                                    | 148                | 0                          | 2                                    | 2                           | ..   | ..  | 20   |
| Égypte, Rép. arabe d'  | 27 00 N, 30 00 E  | 1 001 450                     | 3,0                                 | 0,1                                     | 2 450              | 2 665                      | 72                                   | 3                           | 0,5  | 9,3   | 558  |
| Émirats arabes unis    | 24 00 N, 54 00 E  | 83 600                        | 0,8                                 | 3,7                                     | 1 318              | 867                        | 23                                   | 7                           | ..   | ..  | 141  |
| Équateur               | 2 00 S, 77 30 O   | 283 560                       | 4,9                                 | 39,2                                    | 2 237              | 2 010                      | 98                                   | 5                           | 0,3  | 15,6  | 266  |
| Érythrée               | 15 00 N, 39 00 E  | 117 600                       | 5,6                                 | 15,4                                    | 1 151              | 1 626                      | 4                                    | 2                           | 0,3  | ..  | 184  |
| Espagne                | 40 00 N, 4 00 O   | 505 370                       | 27,4                                | 35,9                                    | 4 964              | 1 918                      | 96                                   | 8                           | 3,0  | 133,5   | 306  |
| Estonie                | 59 00 N, 26 00 E  | 45 230                        | 13,9                                | 53,9                                    | 3 794              | 633                        | 12                                   | 5                           | 2,3  | 134,1   | 128  |
| États-Unis             | 38 00 N, 97 00 O  | 9 632 030                     | 19,0                                | 33,1                                    | 19 924             | 12 034                     | 5 119                                | 12                          | 2,5  | 70,2  | 2 595  |
| Éthiopie               | 8 00 N, 38 00 E   | 1 104 300                     | 11,1                                | 13,0                                    | 0                  | 5 328                      | 14                                   | 0                           | 0,1  | 3,6   | 425  |
| Féroé, Iles            | 62 00 N, 7 00 O   | 1 400                         | 2,1                                 | ..                                      | 1 117              | 0                          | 1                                    | 1                           | ..   | ..  | 25   |
| Fidji                  | 18 00 S, 175 00 E | 18 270                        | 10,9                                | 54,7                                    | 1 129              | 0                          | 3                                    | 3                           | 3,3  | ..  | 113  |
| Finlande               | 64 00 N, 26 00 E  | 338 150                       | 7,3                                 | 73,9                                    | 1 250              | 2 681                      | 76                                   | 10                          | 1,9  | 25,7  | 417  |
| France                 | 46 00 N, 2 00 E   | 551 500                       | 33,6                                | 28,3                                    | 3 427              | 2 889                      | 292                                  | 10                          | 5,3  | 172,9   | 365  |
| Gabon                  | 1 00 S, 11 45 E   | 267 670                       | 1,3                                 | 84,5                                    | 885                | 2 551                      | 11                                   | 5                           | 0,3  | 3,6   | 317  |
| Gambie                 | 13 28 N, 16 34 O  | 11 300                        | 31,5                                | 47,1                                    | 80                 | 740                        | 1                                    | 1                           | ..   | 37,4  | 123  |
| Géorgie                | 42 00 N, 43 30 E  | 69 700                        | 11,5                                | 39,7                                    | 310                | 1 461                      | 19                                   | 2                           | 2,3  | 29,1  | 156  |
| Ghana                  | 8 00 N, 2 00 O    | 238 540                       | 18,4                                | 24,2                                    | 539                | 2 094                      | 7                                    | 2                           | 0,4  | 21,0  | 344  |
| Grèce                  | 39 00 N, 22 00 E  | 131 960                       | 20,4                                | 29,1                                    | 13 676             | 1 228                      | 66                                   | 6                           | 2,0  | 89,2  | 249  |
| Grenade                | 12 07 N, 61 40 O  | 340                           | 5,9                                 | 11,8                                    | 121                | 0                          | 3                                    | 1                           | ..   | ..  | 11   |
| Groenland              | 72 00 N, 40 00 O  | 410 450                       | 0,0                                 | ..                                      | 44 087             | 0                          | 9                                    | 1                           | ..   | ..  | 1 031  |
| Guam                   | 13 28 N, 144 47 E | 540                           | 3,6                                 | 47,3                                    | 126                | 0                          | 4                                    | 1                           | ..   | ..  | 14   |
| Guatemala              | 15 30 N, 90 15 O  | 108 890                       | 13,3                                | 36,3                                    | 400                | 1 687                      | 11                                   | 2                           | 0,8  | ..  | 175  |
| Guinée                 | 11 00 N, 10 00 O  | 245 860                       | 4,5                                 | 27,4                                    | 320                | 3 399                      | 5                                    | 1                           | 0,3  | 18,0  | 348  |
| Guinée équatoriale     | 2 00 N, 10 00 E   | 28 050                        | 4,6                                 | 58,2                                    | 296                | 539                        | 3                                    | 1                           | ..   | ..  | 301  |

| Économie                         | Localisation      | Superficie<br>(km <sup>2</sup> ) | Terres<br>arables<br>(% de la<br>superficie) | Terres<br>forestières<br>(% de la<br>superficie) | Ligne de<br>côte (km) | Frontières<br>terrestres<br>(km) | Aéroports<br>avec piste<br>en dur<br>(nombre) | Ports et<br>terminaux<br>(nombre) | Densité<br>ferroviaire<br>(km de rails<br>par 100 km <sup>2</sup> ) | Densité<br>routière (km<br>de route par<br>100 km <sup>2</sup> ) | Distance<br>nationale<br>moyenne de la<br>capitale (km) |
|----------------------------------|-------------------|----------------------------------|--|--|-----------------------|----------------------------------|---|-----------------------------------|---|--|---|
|                                  | 2007              | 2007                             | 2007   | 2007   | 2007                  | 2007                             | 2007  | 2007                              | 2000-06 <sup>a</sup>  | 2000-06 <sup>a</sup>   | 2000  |
| Guinée-Bissau                    | 12 00 N, 15 00 O  | 36 120                           | 10,7   | 73,7   | 350                   | 724                              | 3   | 4                                 | ..  | 12,3   | 97  |
| Guyana                           | 5 00 N, 59 00 O   | 214 970                          | 2,4  | 76,7   | 459                   | 2 949                            | 9   | 1                                 | ..  | ..   | 314   |
| Haïti                            | 19 00 N, 72 25 O  | 27 750                           | 28,3   | 3,8  | 1 771                 | 360                              | 4   | 1                                 | ..  | ..   | 99  |
| Honduras                         | 15 00 N, 86 30 O  | 112 090                          | 9,5  | 41,5   | 820                   | 1 520                            | 11  | 4                                 | 0,6   | ..   | 167   |
| Hong Kong (Chine)                | 22 15 N, 114 10 E | 1 092                            | 0,0  | ..   | 733                   | 30                               | 3   | 1                                 | ..  | 186,5  | ..  |
| Hongrie                          | 47 00 N, 20 00 E  | 93 030                           | 51,3   | 22,1   | 0                     | 2 271                            | 20  | 0                                 | 9,0   | 178,0  | 137   |
| Iles Vierges (É.-U.)             | 18 20 N, 64 50 O  | 350                              | 5,7  | 28,6   | 188                   | 0                                | 2   | 2                                 | ..  | ..   | 10  |
| Inde                             | 20 00 N, 77 00 E  | 3 287 260                        | 53,7   | 22,8   | 7 000                 | 14 103                           | 243   | 8                                 | 2,1   | 113,8  | 992   |
| Indonésie                        | 5 00 S, 120 00 E  | 1 904 570                        | 12,7   | 48,8   | 54 716                | 2 830                            | 159   | 9                                 | 0,4   | 20,3   | 1 519   |
| Irak                             | 33 00 N, 44 00 E  | 438 320                          | 13,1   | 1,9  | 58                    | 3 650                            | 77  | 3                                 | 0,5   | ..   | 281   |
| Iran, Rép. islamique d'          | 32 00 N, 53 00 E  | 1 745 150                        | 9,8  | 6,8  | 2 440                 | 5 440                            | 129   | 2                                 | 0,5   | 11,0   | 654   |
| Irlande                          | 53 00 N, 8 00 O   | 70 270                           | 17,6   | 9,7  | 1 448                 | 360                              | 15  | 5                                 | 4,7   | 140,2  | 165   |
| Islande                          | 65 00 N, 18 00 O  | 103 000                          | 0,1  | 0,5  | 4 970                 | 0                                | 5   | 5                                 | ..  | 12,9   | 235   |
| Israël                           | 31 30 N, 34 45 E  | 22 070                           | 14,6   | 7,9  | 273                   | 1 017                            | 30  | 4                                 | 3,9   | 80,6   | 110   |
| Italie                           | 42 50 N, 12 50 E  | 301 340                          | 26,3   | 33,9   | 7 600                 | 1 932                            | 98  | 8                                 | 6,6   | 164,8  | 353   |
| Jamaïque                         | 18 15 N, 77 30 O  | 10 990                           | 16,1   | 31,3   | 1 022                 | 0                                | 11  | 5                                 | ..  | 193,9  | 67  |
| Japon                            | 36 00 N, 138 00 E | 377 910                          | 12,0   | 68,2   | 29 751                | 0                                | 145   | 10                                | 6,4   | 323,0  | 531   |
| Jordanie                         | 31 00 N, 36 00 E  | 88 780                           | 2,1  | 0,9  | 26                    | 1 635                            | 15  | 1                                 | 0,6   | 8,5  | 171   |
| Kazakhstan                       | 48 00 N, 68 00 E  | 2 724 900                        | 8,3  | 1,2  | 0                     | 12 012                           | 67  | 0                                 | 0,5   | 3,3  | 823   |
| Kenya                            | 1 00 N, 38 00 E   | 580 370                          | 8,2  | 6,2  | 536                   | 3 477                            | 15  | 1                                 | 0,5   | 11,1   | 372   |
| Kiribati                         | 1 25 N, 173 00 E  | 810                              | 2,7  | 2,7  | 1 143                 | 0                                | 3   | 1                                 | ..  | ..   | 25  |
| Koweït                           | 29 30 N, 45 45 E  | 17 820                           | 0,8  | 0,3  | 499                   | 462                              | 4   | 6                                 | ..  | 32,3   | 67  |
| Lesotho                          | 29 30 S, 28 30 E  | 30 350                           | 10,9   | 0,3  | 0                     | 909                              | 3   | 0                                 | ..  | ..   | 98  |
| Lettonie                         | 57 00 N, 25 00 E  | 64 590                           | 17,5   | 47,2   | 531                   | 1 368                            | 24  | 2                                 | 3,7   | 111,6  | 140   |
| Liban                            | 33 50 N, 35 50 E  | 10 400                           | 16,6   | 13,3   | 225                   | 454                              | 5   | 4                                 | 3,9   | ..   | 60  |
| Libéria                          | 6 30 N, 9 30 O    | 111 370                          | 4,0  | 32,7   | 579                   | 1 585                            | 2   | 2                                 | 0,5   | ..   | 196   |
| Libye                            | 25 00 N, 17 00 E  | 1 759 540                        | 1,0  | 0,1  | 1 770                 | 4 348                            | 60  | 6                                 | ..  | ..   | 910   |
| Liechtenstein                    | 47 16 N, 9 32 E   | 160                              | 25,0   | 43,8   | 0                     | 76                               | 0   | 0                                 | 5,6   | ..   | 6   |
| Lituanie                         | 56 00 N, 24 00 E  | 65 300                           | 30,4   | 33,5   | 90                    | 1 613                            | 34  | 1                                 | 2,8   | 126,6  | 143   |
| Luxembourg                       | 49 45 N, 6 10 E   | 2 590                            | 23,2   | 33,6   | 0                     | 359                              | 1   | 0                                 | 10,6  | 201,8  | 25  |
| Macao (Chine)                    | 22 10 N, 113 33 E | 28                               | 0,0  | ..   | 41                    | 0                                | 1   | 1                                 | ..  | 1284,0   | ..  |
| Macédoine, ex-Rép. yougoslave de | 41 50 N, 22 00 E  | 25 710                           | 22,3   | 35,6   | 0                     | 766                              | 10  | 0                                 | 2,7   | ..   | 76  |
| Madagascar                       | 20 00 S, 47 00 E  | 587 040                          | 5,1  | 22,1   | 4 828                 | 0                                | 29  | 4                                 | 0,1   | ..   | 385   |
| Malaisie                         | 2 30 N, 112 30 E  | 329 740                          | 5,5  | 63,6   | 4 675                 | 2 669                            | 37  | 9                                 | 0,6   | 30,0   | 873   |
| Malawi                           | 13 30 S, 34 00 E  | 118 480                          | 26,0   | 36,2   | 0                     | 2 881                            | 6   | 0                                 | 0,8   | 16,4   | 230   |
| Maldives                         | 3 15 N, 73 00 E   | 300                              | 13,3   | 3,3  | 644                   | 0                                | 2   | 1                                 | ..  | ..   | 276   |
| Mali                             | 17 00 N, 4 00 O   | 1 240 190                        | 3,9  | 10,3   | 0                     | 7 243                            | 9   | 0                                 | 0,1   | 1,5  | 804   |
| Malte                            | 35 50 N, 14 35 E  | 320                              | 28,1   | ..   | 197                   | 0                                | 1   | 1                                 | ..  | 704,4  | 9   |
| Man, Ile de                      | 54 15 N, 4 30 O   | 570                              | 0,0  | 5,2  | 160                   | 0                                | 1   | 3                                 | 11,4  | ..   | 13  |
| Mariannes du Nord, Iles          |                   | 460                              | 0,0  | 69,2   | ..                    | ..                               | ..  | ..                                | ..  | ..   | 16  |
| Maroc                            | 32 00 N, 5 00 O   | 446 550                          | 19,0   | 9,8  | 1 835                 | 2 018                            | 26  | 6                                 | 0,4   | 12,9   | 369   |
| Marshall, Iles                   | 9 00 N, 168 00 E  | 180                              | 11,1   | ..   | 370                   | 0                                | 4   | 1                                 | ..  | ..   | ..  |
| Maurice                          | 20 17 S, 57 33 E  | 2 040                            | 49,3   | 18,2   | 177                   | 0                                | 2   | 1                                 | ..  | 99,3   | 51  |
| Mauritanie                       | 20 00 N, 12 00 O  | 1 030 700                        | 0,5  | 0,3  | 754                   | 5 074                            | 8   | 2                                 | 0,1   | ..   | 686   |
| Mayotte                          | 12 50 S, 45 10 E  | 374                              | 0,0  | 13,4   | 185                   | 0                                | 1   | 1                                 | ..  | ..   | 13  |
| Mexique                          | 23 00 N, 102 00 O | 1 964 380                        | 13,0   | 33,7   | 9 330                 | 4 353                            | 228   | 7                                 | 0,9   | 17,7   | 886   |
| Micronésie, États fédérés de     | 6 55 N, 158 15 E  | 700                              | 5,7  | 90,0   | 6 112                 | 0                                | 6   | 1                                 | ..  | ..   | 134   |
| Moldavie                         | 47 00 N, 29 00 E  | 33 840                           | 56,2   | 10,0   | 0                     | 1 389                            | 6   | 0                                 | 3,5   | 38,7   | 87  |
| Monaco                           | 43 44 N, 7 24 E   | 2                                | 0,0  | 0,0  | 4                     | 4                                | 0   | 1                                 | ..  | ..   | ..  |
| Mongolie                         | 46 00 N, 105 00 E | 1 566 500                        | 0,8  | 6,5  | 0                     | 8 220                            | 12  | 0                                 | 0,1   | 3,1  | 617   |
| Monténégro                       | 42 30 N, 19 18 E  | 14 026                           | 0,0  | ..   | 294                   | 625                              | 3   | 1                                 | 1,8   | ..   | ..  |
| Mozambique                       | 18 15 S, 35 00 E  | 799 380                          | 5,5  | 24,6   | 2 470                 | 4 571                            | 22  | 3                                 | 0,4   | ..   | 1 112   |
| Myanmar                          | 22 00 N, 98 00 E  | 676 580                          | 15,3   | 49,0   | 1 930                 | 5 876                            | 21  | 3                                 | 0,6   | ..   | 619   |
| Namibie                          | 22 00 S, 17 00 E  | 824 290                          | 1,0  | 9,3  | 1 572                 | 3 936                            | 21  | 2                                 | 0,3   | 5,1  | 407   |
| Népal                            | 28 00 N, 84 00 E  | 147 180                          | 16,5   | 25,4   | 0                     | 2 926                            | 10  | 0                                 | 0,0   | 12,2   | 236   |
| Nicaragua                        | 13 00 N, 85 00 O  | 130 000                          | 15,9   | 42,7   | 910                   | 1 231                            | 11  | 3                                 | 0,0   | 15,4   | 192   |
| Niger                            | 16 00 N, 8 00 E   | 1 267 000                        | 11,4   | 1,0  | 0                     | 5 697                            | 9   | 0                                 | ..  | 1,1  | 896   |
| Nigeria                          | 10 00 N, 8 00 E   | 923 770                          | 33,5   | 12,2   | 853                   | 4 047                            | 36  | 3                                 | 0,4   | 21,2   | 380   |
| Norvège                          | 62 00 N, 10 00 E  | 323 800                          | 2,8  | 30,8   | 2 650                 | 2 542                            | 67  | 8                                 | 1,4   | 30,2   | 507   |
| Nouvelle-Calédonie               | 21 30 S, 165 30 E | 18 580                           | 0,3  | 39,2   | 2 254                 | 0                                | 11  | 1                                 | ..  | ..   | 157   |
| Nouvelle-Zélande                 | 41 00 S, 174 00 E | 267 710                          | 5,6  | 31,0   | 15 134                | 0                                | 45  | 5                                 | 1,5   | 34,7   | 418   |
| Oman                             | 21 00 N, 57 00 E  | 309 500                          | 0,1  | 0,0  | 2 092                 | 1 374                            | 6   | 2                                 | ..  | 11,3   | 462   |
| Ouganda                          | 1 00 N, 32 00 E   | 241 040                          | 26,4   | 18,4   | 0                     | 2 698                            | 5   | 0                                 | 0,6   | 35,9   | 223   |
| Ouzbékistan                      | 41 00 N, 64 00 E  | 447 400                          | 11,0   | 7,7  | 0                     | 6 221                            | 34  | 0                                 | 0,9   | ..   | 564   |
| Pakistan                         | 30 00 N, 70 00 E  | 796 100                          | 27,6   | 2,5  | 1 046                 | 6 774                            | 91  | 2                                 | 1,1   | 33,5   | 661   |
| Palaos                           | 7 30 N, 134 30 E  | 460                              | 8,7  | 87,0   | 1 519                 | 0                                | 1   | 1                                 | ..  | ..   | 11  |
| Panama                           | 9 00 N, 80 00 O   | 75 520                           | 7,4  | 57,7   | 2 490                 | 555                              | 53  | 3                                 | 0,5   | 15,6   | 179   |
| Papouasie-Nouvelle-Guinée        | 6 00 S, 147 00 E  | 462 840                          | 0,5  | 65,0   | 5 152                 | 820                              | 21  | 3                                 | ..  | ..   | 536   |
| Paraguay                         | 23 00 S, 58 00 O  | 406 750                          | 7,7  | 46,5   | 0                     | 3 995                            | 12  | 0                                 | 0,0   | ..   | 363   |
| Pays-Bas                         | 52 30 N, 5 45 E   | 41 530                           | 26,8   | 10,8   | 451                   | 1 027                            | 20  | 7                                 | 8,3   | 372,2  | 95  |
| Pérou                            | 10 00 S, 76 00 O  | 1 285 220                        | 2,9  | 53,7   | 2 414                 | 7 461                            | 54  | 2                                 | 0,2   | 6,2  | 690   |
| Philippines                      | 13 00 N, 122 00 E | 300 000                          | 19,1   | 24,0   | 36 289                | 0                                | 83  | 6                                 | 0,3   | 67,1   | 555   |
| Pologne                          | 52 00 N, 20 00 E  | 312 690                          | 39,6   | 30,0   | 491                   | 3 056                            | 83  | 4                                 | 7,5   | 138,5  | 237   |
| Polynésie française              | 15 00 S, 140 00 O | 4 000                            | 0,8  | 28,7   | 2 525                 | 0                                | 39  | 1                                 | ..  | ..   | 472   |
| Portugal                         | 39 30 N, 8 00 O   | 92 120                           | 16,8   | 41,3   | 1 793                 | 1 214                            | 43  | 4                                 | 3,0   | 85,8   | 237   |
| Puerto Rico                      | 18 15 N, 66 30 O  | 8 950                            | 8,0  | 46,0   | 501                   | 0                                | 17  | 3                                 | 1,1   | 289,1  | 60  |
| Qatar                            | 25 30 N, 51 15 E  | 11 000                           | 1,6  | ..   | 563                   | 60                               | 3   | 1                                 | ..  | ..   | 55  |
| RDP lao                          | 18 00 N, 105 00 E | 236 800                          | 4,3  | 69,9   | 0                     | 5 083                            | 9   | 0                                 | ..  | 13,5   | 311   |
| République arabe syrienne        | 35 00 N, 38 00 E  | 185 180                          | 26,5   | 2,5  | 193                   | 2 253                            | 26  | 2                                 | 1,5   | 51,6   | 289   |
| République centrafricaine        | 7 00 N, 21 00 E   | 623 000                          | 3,1  | 36,5   | 0                     | 5 203                            | 3   | 0                                 | ..  | ..   | 450   |

Tableau A1 Géographie et accès—suite

|                                 | Localisation      | Superficie<br>(km <sup>2</sup> ) | Terres<br>arables<br>(% de la<br>superficie) | Terres<br>forestières<br>(% de la<br>superficie) | Ligne de<br>côte (km) | Frontières<br>terrestres<br>(km) | Aéroports<br>avec piste<br>en dur<br>(nombre) | Ports et<br>terminaux<br>(nombre) | Densité<br>ferroviaire<br>(km de rails<br>par 100 km <sup>2</sup> ) | Densité<br>routière (km<br>de route par<br>100 km <sup>2</sup> ) | Distance<br>nationale<br>moyenne de la<br>capitale (km) |
|---------------------------------|-------------------|----------------------------------|--|--|-----------------------|----------------------------------|---|-----------------------------------|---|--|---|
| Économie                        | 2007              | 2007                             | 2007   | 2007   | 2007                  | 2007                             | 2007  | 2007                              | 2000-06 <sup>a</sup>  | 2000-06 <sup>a</sup>   | 2000  |
| République dominicaine          | 19 00 N, 70 40 O  | 48 730                           | 22,7   | 28,4   | 1 288                 | 360                              | 14  | 4                                 | 1,1   | ..   | 119   |
| République kirghize             | 41 00 N, 75 00 E  | 199 900                          | 6,7  | 4,5  | 0                     | 3 878                            | 18  | 0                                 | 0,2   | 9,8  | 255   |
| République slovaque             | 48 40 N, 19 30 E  | 49 030                           | 28,9   | 40,1   | 0                     | 1 524                            | 18  | 0                                 | 7,6   | 89,4   | 199   |
| République tchèque              | 49 45 N, 15 30 E  | 78 870                           | 39,4   | 34,3   | 0                     | 2 290                            | 46  | 0                                 | 12,4  | 165,2  | 134   |
| Roumanie                        | 46 00 N, 25 00 E  | 238 390                          | 40,4   | 27,7   | 225                   | 2 508                            | 25  | 4                                 | 5,0   | 86,4   | 246   |
| Royaume-Uni                     | 54 00 N, 2 00 O   | 243 610                          | 23,7   | 11,8   | 12 429                | 360                              | 334   | 8                                 | 6,8   | 160,2  | 361   |
| Russie, Fédération de           | 60 00 N, 100 00 E | 17 098 240                       | 7,4  | 49,4   | 37 653                | 20 097                           | 616   | 10                                | 0,5   | 3,3  | 4 322   |
| Rwanda                          | 2 00 S, 30 00 E   | 26 340                           | 48,6   | 19,5   | 0                     | 893                              | 4   | 0                                 | ..  | 56,8   | 65  |
| Sainte-Lucie                    | 13 53 N, 60 58 O  | 620                              | 6,6  | 27,9   | 158                   | 0                                | 2   | 3                                 | ..  | ..   | 15  |
| Saint-Kitts-et-Nevis            | 17 20 N, 62 45 O  | 260                              | 19,4   | 13,9   | 135                   | 0                                | 2   | 2                                 | 13,9  | ..   | 8   |
| Saint-Marin                     | 43 46 N, 12 25 E  | 60                               | 16,7   | ..   | 0                     | 39                               | 0   | 0                                 | ..  | ..   | 3   |
| Saint-Vincent-et-les-Grenadines | 13 15 N, 61 12 O  | 390                              | 17,9   | 28,2   | 84                    | 0                                | 5   | 1                                 | ..  | 212,6  | 11  |
| Salomon, Îles                   | 8 00 S, 159 00 E  | 28 900                           | 0,6  | 77,6   | 5 313                 | 0                                | 2   | 5                                 | ..  | 0,0  | 214   |
| Salvador                        | 13 50 N, 88 55 O  | 21 040                           | 31,9   | 14,4   | 307                   | 545                              | 4   | 2                                 | 2,7   | ..   | 68  |
| Samoa                           | 13 35 S, 172 20 O | 2 840                            | 21,2   | 60,4   | 403                   | 0                                | 3   | 1                                 | ..  | 82,6   | 51  |
| Samoa américaines               | 14 20 S, 170 00 O | 200                              | 10,0   | 90,0   | 116                   | 0                                | 2   | 1                                 | ..  | ..   | 7   |
| Sao Tomé-et-Principe            | 1 00 N, 7 00 E    | 960                              | 8,3  | 28,1   | 209                   | 0                                | 2   | 1                                 | ..  | ..   | 45  |
| Sénégal                         | 14 00 N, 14 00 O  | 196 720                          | 12,8   | 45,0   | 531                   | 2 640                            | 9   | 1                                 | 0,5   | 7,1  | 328   |
| Serbie                          | ..                | 88 361                           | 0,0  | ..   | ..                    | ..                               | ..  | ..                                | 4,3   | ..   | ..  |
| Seychelles                      | 4 35 S, 55 40 E   | 460                              | 2,2  | 87,0   | 491                   | 0                                | 8   | 1                                 | ..  | 99,6   | 413   |
| Sierra Leone                    | 8 30 N, 11 30 O   | 71 740                           | 8,0  | 38,5   | 402                   | 958                              | 1   | 3                                 | ..  | 15,8   | 170   |
| Singapour                       | 1 22 N, 103 48 E  | 699                              | 0,9  | 2,9  | 193                   | 0                                | 9   | 1                                 | ..  | 462,7  | 11  |
| Slovénie                        | 46 07 N, 14 49 E  | 20 270                           | 8,7  | 62,8   | 47                    | 1 382                            | 6   | 1                                 | 6,1   | 190,9  | 65  |
| Somalie                         | 10 00 N, 49 00 E  | 637 660                          | 1,7  | 11,4   | 3 025                 | 2 340                            | 7   | 5                                 | ..  | ..   | 623   |
| Soudan                          | 15 00 N, 30 00 E  | 2 505 810                        | 7,2  | 28,4   | 853                   | 7 687                            | 15  | 1                                 | 0,3   | 0,0  | 699   |
| Sri Lanka                       | 7 00 N, 81 00 E   | 65 610                           | 14,2   | 29,9   | 1 340                 | 0                                | 14  | 2                                 | 2,2   | 150,5  | 157   |
| Suède                           | 62 00 N, 15 00 E  | 450 290                          | 6,6  | 67,1   | 3 218                 | 2 233                            | 155   | 9                                 | 2,8   | 103,6  | 439   |
| Suisse                          | 47 00 N, 8 00 E   | 41 280                           | 10,3   | 30,5   | 0                     | 1 852                            | 42  | 0                                 | 12,1  | 178,0  | 99  |
| Suriname                        | 4 00 N, 56 00 O   | 163 270                          | 0,4  | 94,7   | 386                   | 1 703                            | 5   | 1                                 | ..  | 2,8  | 248   |
| Swaziland                       | 26 30 S, 31 30 E  | 17 360                           | 10,3   | 31,5   | 0                     | 535                              | 1   | 0                                 | 1,8   | 20,9   | 64  |
| Tadjikistan                     | 39 00 N, 71 00 E  | 142 550                          | 6,6  | 2,9  | 0                     | 3 651                            | 17  | 0                                 | 0,3   | 19,8   | 240   |
| Taiwan (Chine)                  | 23 30 N, 121 00 E | 35 980                           | 0,0  | ..   | 1 566                 | 0                                | 38  | 5                                 | 7,8   | 115,6  | 168   |
| Tanzanie                        | 6 00 S, 35 00 E   | 947 300                          | 4,5  | 39,9   | 1 424                 | 3 861                            | 11  | 3                                 | 0,4   | 8,9  | 395   |
| Tchad                           | 15 00 N, 19 00 E  | 1 284 000                        | 2,9  | 9,5  | 0                     | 5 968                            | 7   | 0                                 | ..  | ..   | 671   |
| Thaïlande                       | 15 00 N, 100 00 E | 513 120                          | 27,7   | 28,4   | 3 219                 | 4 863                            | 66  | 4                                 | 0,8   | 11,2   | 428   |
| Timor oriental                  | 8 50 S, 125 55 E  | 14 870                           | 8,2  | 53,7   | 706                   | 228                              | 3   | 1                                 | ..  | ..   | ..  |
| Togo                            | 8 00 N, 1 10 E    | 56 790                           | 46,1   | 7,1  | 56                    | 1 647                            | 2   | 2                                 | 1,0   | ..   | 300   |
| Tonga                           | 20 00 S, 175 00 O | 750                              | 20,8   | 5,6  | 419                   | 0                                | 1   | 1                                 | ..  | ..   | 108   |
| Trinité-et-Tobago               | 11 00 N, 61 00 O  | 5 130                            | 14,6   | 44,1   | 362                   | 0                                | 3   | 3                                 | ..  | ..   | 48  |
| Tunisie                         | 34 00 N, 9 00 E   | 163 610                          | 18,0   | 6,8  | 1 148                 | 1 424                            | 14  | 4                                 | 1,4   | 12,4   | 335   |
| Turkménistan                    | 40 00 N, 60 00 E  | 488 100                          | 4,7  | 8,8  | 0                     | 3 736                            | 22  | 0                                 | 0,5   | ..   | 344   |
| Turquie                         | 39 00 N, 35 00 E  | 783 560                          | 31,0   | 13,2   | 7 200                 | 2 648                            | 89  | 8                                 | 1,1   | 55,5   | 442   |
| Ukraine                         | 49 00 N, 32 00 E  | 603 550                          | 56,0   | 16,5   | 2 782                 | 4 663                            | 193   | 8                                 | 3,9   | 29,2   | 373   |
| Uruguay                         | 33 00 S, 56 00 O  | 176 220                          | 7,8  | 8,6  | 660                   | 1 648                            | 8   | 5                                 | 1,2   | 34,3   | 275   |
| Vanuatu                         | 16 00 S, 167 00 E | 12 190                           | 1,6  | 36,1   | 2 528                 | 0                                | 3   | 3                                 | ..  | ..   | 250   |
| Venezuela, Rép. boliv. du       | 8 00 N, 66 00 O   | 912 050                          | 2,9  | 54,1   | 2 800                 | 4 993                            | 129   | 5                                 | 0,1   | ..   | 549   |
| Vietnam                         | 16 00 N, 106 00 E | 329 310                          | 21,3   | 41,7   | 3 444                 | 4 639                            | 26  | 2                                 | 0,8   | 71,7   | 646   |
| Yémen, Rép. du                  | 15 00 N, 48 00 E  | 527 970                          | 2,9  | 1,0  | 1 906                 | 1 746                            | 16  | 2                                 | ..  | ..   | 406   |
| Zambie                          | 15 00 S, 30 00 E  | 752 610                          | 7,1  | 57,1   | 0                     | 5 664                            | 10  | 0                                 | 0,3   | 12,3   | 436   |
| Zimbabwe                        | 20 00 S, 30 00 E  | 390 760                          | 8,3  | 45,3   | 0                     | 3 066                            | 17  | 0                                 | 0,8   | 25,1   | 285   |

a. Les données sont de l'année la plus récente disponible dans la période en question.

Tableau A2 Urbanisation

| Économie               | Urbanisation  |  |  |  | Densité de population                             |   |   | Disparités rurales-urbaines              |   |  |   |
|------------------------|---|--|--|--|---|---|---|--|---|--|---|
|                        | Indice d'agglomération, de 0 (faible) à 100 (élevé) | Population urbaine (% de la pop. totale) | Population urbaine (% de la pop. totale) | Population urbaine (% de la pop. totale) | Densité de population (hab. par km <sup>2</sup> ) | Pop. dans les villes > 1 million d'hab. (% de la pop. totale) | Pop. dans la plus grande ville (% de la pop. urbaine) | % de la pop. urbaine ayant accès à l'eau | % de la pop. rurale ayant accès à l'eau | % de la pop. urbaine ayant accès à des services d'hygiène publique | % de la pop. rurale ayant accès à des services d'hygiène publique |
|                        | 2000  | 2000                                     | 2005                                     | 2015                                     | 2006  | 2005  | 2005  | 2004                                     | 2004                                    | 2004   | 2004  |
| Afghanistan            | 25,0  | 21,3                                     | 22,9                                     | 27,1                                     | ..  | ..  | ..  | 63                                       | 31                                      | 49   | 29  |
| Afrique du Sud         | 50,2  | 56,9                                     | 59,3                                     | 64,1                                     | 39  | 30,0  | 11,7  | 99                                       | 73                                      | 79   | 46  |
| Albanie                | 52,7  | 41,8                                     | 45,4                                     | 52,8                                     | 115   | ..  | ..  | 99                                       | 94                                      | 99   | 84  |
| Algérie                | 58,7  | 59,8                                     | 63,3                                     | 69,3                                     | 14  | 9,7   | 15,4  | 88                                       | 80                                      | 99   | 82  |
| Allemagne              | 79,6  | 75,1                                     | 75,2                                     | 76,3                                     | 236   | 7,7   | 5,5   | 100                                      | 100                                     | 100  | 100   |
| Andorre                | 0,0   | 92,4                                     | 90,6                                     | 87,8                                     | 141   | ..  | ..  | 100                                      | 100                                     | 100  | 100   |
| Anglo-Normandes, Iles  | 0,0   | 30,5                                     | 30,5                                     | 31,5                                     | 782   | ..  | ..  | ..                                       | ..                                      | ..   | ..  |
| Angola                 | 26,8  | 50,0                                     | 53,3                                     | 59,7                                     | 13  | 17,2  | 32,2  | 75                                       | 40                                      | 56   | 16  |
| Antigua-et-Barbuda     | 0,0   | 37,3                                     | 39,1                                     | 44,7                                     | 189   | ..  | ..  | 95                                       | 89                                      | 98   | 94  |
| Antilles néerlandaises | 81,5  | 69,3                                     | 70,4                                     | 73,4                                     | 233   | ..  | ..  | ..                                       | ..                                      | ..   | ..  |
| Arabie saoudite        | 75,7  | 79,9                                     | 81,0                                     | 83,2                                     | 12  | 36,2  | 22,4  | 97                                       | ..                                      | 100  | ..  |
| Argentine              | 72,1  | 89,2                                     | 90,1                                     | 91,6                                     | 14  | 39,1  | 35,9  | 98                                       | 80                                      | 92   | 83  |
| Arménie                | 69,6  | 65,1                                     | 64,1                                     | 64,1                                     | 107   | 36,5  | 57,0  | 99                                       | 80                                      | 96   | 61  |
| Aruba                  | 0,0   | 46,7                                     | 46,6                                     | 47,6                                     | 557   | ..  | ..  | 100                                      | 100                                     | ..   | ..  |
| Australie              | 75,9  | 87,2                                     | 88,2                                     | 89,9                                     | 3   | 60,4  | 24,1  | 100                                      | 100                                     | 100  | 100   |
| Autriche               | 67,9  | 65,8                                     | 66,0                                     | 67,7                                     | 100   | 27,4  | 41,6  | 100                                      | 100                                     | 100  | 100   |
| Azərbaycan             | 48,7  | 50,9                                     | 51,5                                     | 52,8                                     | 102   | 22,1  | 42,9  | 95                                       | 59                                      | 73   | 36  |
| Bahamas                | 57,8  | 88,8                                     | 90,4                                     | 92,2                                     | 32  | ..  | ..  | 98                                       | 86                                      | 100  | 100   |
| Bahrein                | 94,9  | 94,6                                     | 96,5                                     | 98,2                                     | 1021  | ..  | ..  | 100                                      | ..                                      | 100  | ..  |
| Bangladesh             | 48,0  | 23,2                                     | 25,1                                     | 29,9                                     | 1178  | 11,8  | 32,3  | 82                                       | 72                                      | 51   | 35  |
| Barbade                | 91,3  | 49,9                                     | 52,7                                     | 58,8                                     | 679   | ..  | ..  | 100                                      | 100                                     | 99   | 100   |
| Bélarus                | 60,6  | 70,0                                     | 72,3                                     | 76,7                                     | 47  | 18,2  | 25,2  | 100                                      | 100                                     | 93   | 61  |
| Belgique               | 89,8  | 97,1                                     | 97,2                                     | 97,5                                     | 347   | 9,7   | 9,9   | 100                                      | ..                                      | ..   | ..  |
| Belize                 | 1,8   | 47,7                                     | 48,3                                     | 51,2                                     | 13  | ..  | ..  | 100                                      | 82                                      | 71   | 25  |
| Bénin                  | 37,5  | 38,4                                     | 40,1                                     | 44,6                                     | 77  | ..  | ..  | 78                                       | 57                                      | 59   | 11  |
| Bermudes               | 0,0   | 100,0                                    | 100,0                                    | 100,0                                    | 1271  | ..  | ..  | ..                                       | ..                                      | ..   | ..  |
| Bhoutan                | 3,8   | 9,6                                      | 11,1                                     | 14,8                                     | 14  | ..  | ..  | 86                                       | 60                                      | 65   | 70  |
| Bolivie                | 55,7  | 61,8                                     | 64,2                                     | 68,8                                     | 8   | 31,0  | 25,9  | 95                                       | 68                                      | 60   | 22  |
| Bosnie et Herzégovine  | 37,7  | 43,2                                     | 45,8                                     | 51,8                                     | 76  | ..  | ..  | 99                                       | 96                                      | 99   | 92  |
| Botswana               | 27,9  | 53,3                                     | 57,4                                     | 64,6                                     | 3   | ..  | ..  | 100                                      | 90                                      | 57   | 25  |
| Brazil                 | 63,6  | 81,2                                     | 84,2                                     | 88,2                                     | 22  | 36,9  | 11,7  | 96                                       | 57                                      | 83   | 37  |
| Brunei Darussalam      | 63,8  | 71,2                                     | 73,5                                     | 77,6                                     | 71  | ..  | ..  | ..                                       | ..                                      | ..   | ..  |
| Bulgarie               | 64,9  | 68,9                                     | 70,0                                     | 72,8                                     | 71  | 14,1  | 20,2  | 100                                      | 97                                      | 100  | 96  |
| Burkina Faso           | 12,8  | 16,6                                     | 18,3                                     | 22,8                                     | 51  | ..  | 36,3  | 94                                       | 54                                      | 42   | 6   |
| Burundi                | 31,7  | 8,6                                      | 10,0                                     | 13,5                                     | 306   | ..  | ..  | 92                                       | 77                                      | 47   | 35  |
| Caïman, Iles           | 0,0   | 100,0                                    | 100,0                                    | 100,0                                    | 173   | ..  | ..  | ..                                       | ..                                      | ..   | ..  |
| Cambodge               | 23,8  | 16,9                                     | 19,7                                     | 26,1                                     | 79  | 9,8   | 49,6  | 64                                       | 35                                      | 53   | 8   |
| Cameroun               | 40,2  | 50,0                                     | 54,6                                     | 62,7                                     | 38  | 18,2  | 18,1  | 86                                       | 44                                      | 58   | 43  |
| Canada                 | 70,5  | 79,4                                     | 80,1                                     | 81,4                                     | 4   | 44,5  | 20,5  | 100                                      | 99                                      | 100  | 99  |
| Cap-Vert               | 44,4  | 53,4                                     | 57,3                                     | 64,3                                     | 126   | ..  | ..  | 86                                       | 73                                      | 61   | 19  |
| Chili                  | 74,8  | 86,0                                     | 87,6                                     | 90,1                                     | 22  | 34,9  | 39,8  | 100                                      | 58                                      | 95   | 62  |
| Chine                  | 37,2  | 35,8                                     | 40,4                                     | 49,2                                     | 140   | 17,7  | 2,8   | 93                                       | 67                                      | 69   | 28  |
| Chypre                 | 62,1  | 68,7                                     | 69,3                                     | 71,5                                     | 82  | ..  | ..  | 100                                      | 100                                     | 100  | 100   |
| Cisjordanie et Gaza    | ..  | 71,5                                     | 71,6                                     | 72,9                                     | 602   | ..  | ..  | 94                                       | 88                                      | 78   | 61  |
| Colombie               | 62,1  | 71,2                                     | 72,7                                     | 75,7                                     | 41  | 36,0  | 23,7  | 99                                       | 71                                      | 96   | 54  |
| Comores                | 0,0   | 33,8                                     | 37,0                                     | 44,0                                     | 323   | ..  | ..  | 92                                       | 82                                      | 41   | 29  |
| Congo, Rép. dém. du    | ..  | 29,8                                     | 32,1                                     | 38,6                                     | 26  | 16,2  | 32,1  | 82                                       | 29                                      | 42   | 25  |
| Congo, Rép. du         | 54,2  | 58,3                                     | 60,2                                     | 64,2                                     | 11  | 32,5  | 54,0  | 84                                       | 27                                      | 28   | 25  |
| Corée, Rép. de         | 86,4  | 79,6                                     | 80,8                                     | 83,1                                     | 489   | 50,6  | 24,7  | 97                                       | 71                                      | ..   | ..  |
| Corée, Rép. dém. de    | 46,2  | 60,2                                     | 61,6                                     | 65,5                                     | 196   | 18,9  | 23,0  | 100                                      | 100                                     | 58   | 60  |
| Costa Rica             | 54,0  | 59,0                                     | 61,7                                     | 66,9                                     | 85  | 28,1  | 45,6  | 100                                      | 92                                      | 89   | 97  |
| Côte d'Ivoire          | 35,1  | 43,1                                     | 45,0                                     | 49,8                                     | 58  | 19,2  | 42,8  | 97                                       | 74                                      | 46   | 29  |
| Croatie                | 37,3  | 55,6                                     | 56,5                                     | 59,5                                     | 79  | ..  | ..  | 100                                      | 100                                     | 100  | 100   |
| Cuba                   | 64,2  | 75,6                                     | 75,5                                     | 74,7                                     | 103   | 19,4  | 25,7  | 95                                       | 78                                      | 99   | 95  |
| Danemark               | 48,8  | 85,1                                     | 85,6                                     | 86,9                                     | 128   | 20,1  | 23,5  | 100                                      | 100                                     | ..   | ..  |
| Djibouti               | 40,6  | 83,4                                     | 86,1                                     | 89,6                                     | 35  | ..  | ..  | 76                                       | 59                                      | 88   | 50  |
| Dominique              | 0,0   | 71,1                                     | 72,9                                     | 76,4                                     | 96  | ..  | ..  | 100                                      | 90                                      | 86   | 75  |
| Égypte, Rép. arabe d'  | 90,4  | 42,5                                     | 42,8                                     | 45,4                                     | 73  | 20,5  | 35,7  | 99                                       | 97                                      | 86   | 58  |
| Émirats arabes unis    | 61,0  | 77,4                                     | 76,7                                     | 77,4                                     | 49  | 32,4  | 42,2  | 100                                      | 100                                     | 98   | 95  |
| Équateur               | 49,2  | 60,3                                     | 62,8                                     | 67,6                                     | 47  | 29,9  | 29,1  | 97                                       | 89                                      | 94   | 82  |
| Érythrée               | 21,4  | 17,8                                     | 19,4                                     | 24,4                                     | 45  | ..  | ..  | 74                                       | 57                                      | 32   | 3   |
| Espagne                | 76,7  | 76,3                                     | 76,7                                     | 78,3                                     | 87  | 24,0  | 16,8  | 100                                      | 100                                     | 100  | 100   |
| Estonie                | 45,3  | 69,4                                     | 69,1                                     | 70,1                                     | 32  | ..  | ..  | 100                                      | 99                                      | 97   | 96  |
| États-Unis             | 71,9  | 79,1                                     | 80,8                                     | 83,7                                     | 32  | 43,3  | 7,8   | 100                                      | 100                                     | 100  | 100   |
| Éthiopie               | 11,9  | 14,9                                     | 16,0                                     | 19,1                                     | 75  | 3,8   | 24,1  | 81                                       | 11                                      | 44   | 7   |
| Féroé, Iles            | 0,0   | 36,3                                     | 38,8                                     | 41,5                                     | 35  | ..  | ..  | ..                                       | ..                                      | ..   | ..  |
| Fidji                  | 17,7  | 48,3                                     | 50,8                                     | 56,1                                     | 45  | ..  | ..  | 43                                       | 51                                      | 87   | 55  |
| Finlande               | 52,4  | 61,1                                     | 61,1                                     | 62,7                                     | 17  | 20,8  | 34,0  | 100                                      | 100                                     | 100  | 100   |
| France                 | 72,5  | 75,8                                     | 76,7                                     | 79,0                                     | 111   | 22,4  | 21,0  | 100                                      | 100                                     | ..   | ..  |
| Gabon                  | 35,9  | 80,2                                     | 83,6                                     | 87,7                                     | 5   | ..  | ..  | 95                                       | 47                                      | 37   | 30  |
| Gambie                 | 44,0  | 49,1                                     | 53,9                                     | 61,8                                     | 162   | ..  | ..  | 95                                       | 77                                      | 72   | 46  |
| Géorgie                | 50,2  | 52,7                                     | 52,2                                     | 53,8                                     | 64  | 23,4  | 44,8  | 96                                       | 67                                      | 96   | 91  |
| Ghana                  | 34,1  | 44,0                                     | 47,8                                     | 55,1                                     | 99  | 15,5  | 18,4  | 88                                       | 64                                      | 27   | 11  |
| Grèce                  | 57,5  | 58,8                                     | 59,0                                     | 61,0                                     | 86  | 29,1  | 49,3  | ..                                       | ..                                      | ..   | ..  |
| Grenade                | 0,0   | 31,0                                     | 30,6                                     | 32,2                                     | 313   | ..  | ..  | 97                                       | 93                                      | 96   | 97  |



Tableau A2 Urbanisation—suite

|                                  | Urbanisation  |  |  |  | Densité de population                             |   |   | Disparités rurales-urbaines              |   |  |   |
|----------------------------------|---|--|--|--|---|---|---|--|---|--|---|
|                                  | Indice d'agglomération, de 0 (faible) à 100 (élevé) | Population urbaine (% de la pop. totale) | Population urbaine (% de la pop. totale) | Population urbaine (% de la pop. totale) | Densité de population (hab. par km <sup>2</sup> ) | Pop. dans les villes > 1 million d'hab. (% de la pop. totale) | Pop. dans la plus grande ville (% de la pop. urbaine) | % de la pop. urbaine ayant accès à l'eau | % de la pop. rurale ayant accès à l'eau | % de la pop. urbaine ayant accès à des services d'hygiène publique | % de la pop. rurale ayant accès à des services d'hygiène publique |
| Économie                         | 2000  | 2000                                     | 2005                                     | 2015                                     | 2006  | 2005  | 2005  | 2004                                     | 2004                                    | 2004   | 2004  |
| Groenland                        | 0,0   | 81,6                                     | 82,9                                     | 85,5                                     | 0   | ..  | ..  | ..                                       | ..                                      | ..   | ..  |
| Guam                             | 2,4   | 93,2                                     | 94,1                                     | 95,3                                     | 312   | ..  | ..  | 100                                      | 100                                     | 99   | 98  |
| Guatemala                        | 36,6  | 45,1                                     | 47,2                                     | 52,0                                     | 117   | ..  | 16,4  | 99                                       | 92                                      | 90   | 82  |
| Guinée                           | 15,0  | 31,0                                     | 33,0                                     | 38,1                                     | 37  | 15,8  | 48,0  | 78                                       | 35                                      | 31   | 11  |
| Guinée équatoriale               | 21,4  | 38,8                                     | 38,9                                     | 41,1                                     | 17  | ..  | ..  | 45                                       | 42                                      | 60   | 46  |
| Guinée-Bissau                    | 20,9  | 29,7                                     | 29,6                                     | 31,1                                     | 57  | ..  | ..  | 79                                       | 49                                      | 57   | 23  |
| Guyana                           | 36,1  | 28,6                                     | 28,2                                     | 29,4                                     | 4   | ..  | ..  | 83                                       | 83                                      | 86   | 60  |
| Haïti                            | 33,9  | 35,6                                     | 38,8                                     | 45,5                                     | 337   | 22,9  | 59,0  | 52                                       | 56                                      | 57   | 14  |
| Honduras                         | 41,6  | 44,4                                     | 46,5                                     | 51,4                                     | 61  | ..  | 29,2  | 95                                       | 81                                      | 87   | 54  |
| Hong Kong (Chine)                | 99,8  | 100,0                                    | 100,0                                    | 100,0                                    | 6539  | 103,3   | 103,3   | ..                                       | ..                                      | ..   | ..  |
| Hongrie                          | 71,9  | 64,6                                     | 66,3                                     | 70,3                                     | 113   | 16,8  | 25,3  | 100                                      | 98                                      | 100  | 85  |
| Iles Vierges (É.-U.)             | 0,0   | 92,6                                     | 94,2                                     | 96,0                                     | 311   | ..  | ..  | ..                                       | ..                                      | ..   | ..  |
| Inde                             | 52,4  | 27,7                                     | 28,7                                     | 32,0                                     | 368   | 11,6  | 5,8   | 95                                       | 83                                      | 59   | 22  |
| Indonésie                        | 55,2  | 42,0                                     | 48,1                                     | 58,5                                     | 122   | 11,6  | 12,5  | 87                                       | 69                                      | 73   | 40  |
| Irak                             | 69,9  | 67,8                                     | 66,9                                     | 66,9                                     | ..  | ..  | ..  | 97                                       | 50                                      | 95   | 48  |
| Iran, Rép. islamique d'          | 60,9  | 64,2                                     | 66,9                                     | 71,9                                     | 42  | 22,9  | 15,8  | 99                                       | 84                                      | ..   | ..  |
| Irlande                          | 45,8  | 59,2                                     | 60,5                                     | 63,8                                     | 60  | 24,9  | 41,2  | 100                                      | ..                                      | ..   | ..  |
| Islande                          | 57,1  | 92,3                                     | 92,8                                     | 93,6                                     | 3   | ..  | ..  | 100                                      | 100                                     | 100  | 100   |
| Israël                           | 81,3  | 91,4                                     | 91,6                                     | 91,9                                     | 320   | 43,5  | 47,5  | 100                                      | 100                                     | 100  | ..  |
| Italie                           | 78,0  | 67,2                                     | 67,6                                     | 69,5                                     | 199   | 17,4  | 8,5   | 100                                      | ..                                      | ..   | ..  |
| Jamaïque                         | 69,4  | 51,8                                     | 53,1                                     | 56,7                                     | 245   | ..  | ..  | 98                                       | 88                                      | 91   | 69  |
| Japon                            | 90,9  | 65,2                                     | 65,8                                     | 68,2                                     | 351   | 47,8  | 41,9  | 100                                      | 100                                     | 100  | 100   |
| Jordanie                         | 77,9  | 80,4                                     | 82,3                                     | 85,3                                     | 61  | 23,9  | 29,0  | 99                                       | 91                                      | 94   | 87  |
| Kazakhstan                       | 50,6  | 56,3                                     | 57,3                                     | 60,3                                     | 6   | 7,6   | 13,3  | 97                                       | 73                                      | 87   | 52  |
| Kenya                            | 25,4  | 19,7                                     | 20,7                                     | 24,1                                     | 63  | 7,8   | 37,6  | 83                                       | 46                                      | 46   | 41  |
| Kiribati                         | 0,0   | 43,0                                     | 47,4                                     | 55,4                                     | 122   | ..  | ..  | 77                                       | 53                                      | 59   | 22  |
| Koweït                           | 85,2  | 98,2                                     | 98,3                                     | 98,5                                     | 142   | 71,4  | 72,6  | ..                                       | ..                                      | ..   | ..  |
| Lesotho                          | 23,1  | 17,9                                     | 18,7                                     | 22,0                                     | 65  | ..  | ..  | 92                                       | 76                                      | 61   | 32  |
| Lettonie                         | 52,6  | 68,1                                     | 67,8                                     | 68,9                                     | 37  | ..  | ..  | 100                                      | 96                                      | 82   | 71  |
| Liban                            | 79,0  | 86,0                                     | 86,6                                     | 87,9                                     | 392   | 44,3  | 51,2  | 100                                      | 100                                     | 100  | 87  |
| Libéria                          | 17,8  | 54,3                                     | 58,1                                     | 64,8                                     | 36  | ..  | 46,8  | 72                                       | 52                                      | 49   | 7   |
| Libye                            | 80,4  | 83,1                                     | 84,8                                     | 87,4                                     | 3   | 54,3  | 41,8  | ..                                       | ..                                      | 97   | 96  |
| Liechtenstein                    | 0,0   | 15,1                                     | 14,6                                     | 14,7                                     | 217   | ..  | ..  | ..                                       | ..                                      | ..   | ..  |
| Lituanie                         | 56,1  | 67,0                                     | 66,6                                     | 66,8                                     | 54  | ..  | ..  | ..                                       | ..                                      | ..   | ..  |
| Luxembourg                       | 75,1  | 83,8                                     | 82,8                                     | 82,1                                     | 176   | ..  | ..  | 100                                      | 100                                     | ..   | ..  |
| Macao (Chine)                    | 58,8  | 100,0                                    | 100,0                                    | 100,0                                    | 16776   | ..  | ..  | ..                                       | ..                                      | ..   | ..  |
| Macédoine, ex-Rép. yougoslave de | 63,5  | 64,9                                     | 68,9                                     | 75,2                                     | 80  | ..  | ..  | ..                                       | ..                                      | ..   | ..  |
| Madagascar                       | 19,5  | 26,0                                     | 26,8                                     | 30,1                                     | 32  | 8,5   | 31,7  | 77                                       | 35                                      | 48   | 26  |
| Malaisie                         | 68,0  | 61,8                                     | 67,3                                     | 75,4                                     | 78  | 5,5   | 8,1   | 100                                      | 96                                      | 95   | 93  |
| Malawi                           | 23,8  | 15,1                                     | 17,2                                     | 22,1                                     | 141   | ..  | ..  | 98                                       | 68                                      | 62   | 61  |
| Maldives                         | 0,0   | 27,5                                     | 29,6                                     | 34,8                                     | 984   | ..  | ..  | 98                                       | 76                                      | 100  | 42  |
| Mali                             | 18,4  | 27,9                                     | 30,5                                     | 36,5                                     | 10  | 11,8  | 38,6  | 78                                       | 36                                      | 59   | 39  |
| Malte                            | 91,5  | 93,4                                     | 95,3                                     | 97,2                                     | 1261  | ..  | ..  | 100                                      | 100                                     | 100  | ..  |
| Man, Île de                      | 0,0   | 51,8                                     | 51,8                                     | 52,8                                     | 133   | ..  | ..  | ..                                       | ..                                      | ..   | ..  |
| Mariannes du Nord, Îles          | 0,0   | 93,3                                     | 94,5                                     | 95,9                                     | 175   | ..  | ..  | 98                                       | 97                                      | 94   | 96  |
| Maroc                            | 53,0  | 55,1                                     | 58,7                                     | 65,0                                     | 68  | 15,9  | 17,7  | 99                                       | 56                                      | 88   | 52  |
| Marshall, Îles                   | 0,0   | 65,8                                     | 66,7                                     | 69,3                                     | 351   | ..  | ..  | 82                                       | 96                                      | 93   | 58  |
| Maurice                          | 92,1  | 42,7                                     | 42,4                                     | 44,1                                     | 612   | ..  | ..  | 100                                      | 100                                     | 95   | 94  |
| Mauritanie                       | 26,3  | 40,0                                     | 40,4                                     | 43,1                                     | 3   | ..  | ..  | 59                                       | 44                                      | 49   | 8   |
| Mayotte                          | ..  | ..                                       | ..                                       | ..                                       | 481   | ..  | ..  | ..                                       | ..                                      | ..   | ..  |
| Mexique                          | 68,4  | 74,7                                     | 76,0                                     | 78,7                                     | 53  | 35,0  | 24,8  | 100                                      | 87                                      | 91   | 41  |
| Micronésie, États fédérés de     | 0,0   | 22,3                                     | 22,3                                     | 23,6                                     | 157   | ..  | ..  | 95                                       | 94                                      | 61   | 14  |
| Moldavie                         | 49,4  | 46,1                                     | 46,7                                     | 50,0                                     | 118   | ..  | ..  | 97                                       | 88                                      | 86   | 52  |
| Monaco                           | 0,0   | 100,0                                    | 100,0                                    | 100,0                                    | 16667   | ..  | ..  | 100                                      | ..                                      | 100  | ..  |
| Mongolie                         | 34,4  | 56,6                                     | 56,7                                     | 58,8                                     | 2   | ..  | 59,6  | 87                                       | 30                                      | 75   | 37  |
| Monténégro                       | 37,4  | ..                                       | ..                                       | ..                                       | 44  | ..  | ..  | ..                                       | ..                                      | ..   | ..  |
| Mozambique                       | 24,1  | 30,7                                     | 34,5                                     | 42,4                                     | 26  | 6,4   | 18,6  | 72                                       | 26                                      | 53   | 19  |
| Myanmar                          | 33,1  | 28,0                                     | 30,7                                     | 37,4                                     | 73  | 8,6   | 28,0  | 80                                       | 77                                      | 88   | 72  |
| Namibie                          | 13,3  | 32,4                                     | 35,1                                     | 41,1                                     | 2   | ..  | ..  | 98                                       | 81                                      | 50   | 13  |
| Népal                            | 26,0  | 13,4                                     | 15,8                                     | 20,9                                     | 189   | ..  | 19,0  | 96                                       | 89                                      | 62   | 30  |
| Nicaragua                        | 48,0  | 57,2                                     | 59,0                                     | 63,0                                     | 45  | 21,3  | 36,2  | 90                                       | 63                                      | 56   | 34  |
| Niger                            | 14,3  | 16,2                                     | 16,8                                     | 19,3                                     | 10  | ..  | 38,1  | 80                                       | 36                                      | 43   | 4   |
| Nigeria                          | 40,8  | 43,9                                     | 48,2                                     | 55,9                                     | 155   | 13,3  | 16,0  | 67                                       | 31                                      | 53   | 36  |
| Norvège                          | 46,8  | 76,1                                     | 77,4                                     | 78,6                                     | 15  | ..  | 22,4  | 100                                      | 100                                     | ..   | ..  |
| Nouvelle-Calédonie               | 50,6  | 61,9                                     | 63,7                                     | 67,4                                     | 13  | ..  | ..  | ..                                       | ..                                      | ..   | ..  |
| Nouvelle-Zélande                 | 64,7  | 85,7                                     | 86,2                                     | 87,4                                     | 15  | 27,8  | 32,2  | 100                                      | ..                                      | ..   | ..  |
| Oman                             | 68,5  | 71,6                                     | 71,5                                     | 72,3                                     | 8   | ..  | ..  | ..                                       | ..                                      | 97   | ..  |
| Ouganda                          | 28,0  | 12,1                                     | 12,6                                     | 14,5                                     | 147   | 4,6   | 36,2  | 87                                       | 56                                      | 54   | 41  |
| Ouzbékistan                      | 54,2  | 37,3                                     | 36,7                                     | 38,0                                     | 62  | 8,3   | 22,7  | 95                                       | 75                                      | 78   | 61  |
| Pakistan                         | 53,6  | 33,2                                     | 34,9                                     | 39,6                                     | 202   | 17,8  | 21,4  | 96                                       | 89                                      | 92   | 41  |
| Palaos                           | 0,0   | 69,6                                     | 69,7                                     | 70,9                                     | 44  | ..  | ..  | 79                                       | 94                                      | 96   | 52  |
| Panama                           | 52,6  | 65,8                                     | 70,8                                     | 77,9                                     | 43  | 37,6  | 53,1  | 99                                       | 79                                      | 89   | 51  |
| Papouasie-Nouvelle-Guinée        | 3,5   | 13,2                                     | 13,4                                     | 15,0                                     | 13  | ..  | ..  | 88                                       | 32                                      | 67   | 41  |
| Paraguay                         | 45,7  | 55,3                                     | 58,5                                     | 64,4                                     | 15  | 31,5  | 53,8  | 99                                       | 68                                      | 94   | 61  |
| Pays-Bas                         | 88,2  | 76,8                                     | 80,2                                     | 84,9                                     | 482   | 13,8  | 8,8   | 100                                      | 100                                     | 100  | 100   |

| Économie                        | Urbanisation  |  |  |  | Densité de population                             |   |   | Disparités rurales-urbaines              |   |  |   |
|---------------------------------|---|--|--|--|---|---|---|--|---|--|---|
|                                 | Indice d'agglomération, de 0 (faible) à 100 (élevé) | Population urbaine (% de la pop. totale) | Population urbaine (% de la pop. totale) | Population urbaine (% de la pop. totale) | Densité de population (hab. par km <sup>2</sup> ) | Pop. dans les villes > 1 million d'hab. (% de la pop. totale) | Pop. dans la plus grande ville (% de la pop. urbaine) | % de la pop. urbaine ayant accès à l'eau | % de la pop. rurale ayant accès à l'eau | % de la pop. urbaine ayant accès à des services d'hygiène publique | % de la pop. rurale ayant accès à des services d'hygiène publique |
|                                 | 2000  | 2000                                     | 2005                                     | 2015                                     | 2006  | 2005  | 2005  | 2004                                     | 2004                                    | 2004   | 2004  |
| Pérou                           | 52,1  | 71,6                                     | 72,6                                     | 74,9                                     | 21  | 26,3  | 36,3  | 89                                       | 65                                      | 74   | 32  |
| Philippines                     | 56,1  | 58,6                                     | 62,7                                     | 69,6                                     | 284   | 14,2  | 20,2  | 87                                       | 82                                      | 80   | 59  |
| Pologne                         | 67,2  | 61,7                                     | 62,1                                     | 64,0                                     | 125   | 4,4   | 7,1   | 100                                      | ..                                      | ..   | ..  |
| Polynésie française             | 45,8  | 52,4                                     | 51,7                                     | 52,3                                     | 70  | ..  | ..  | 100                                      | 100                                     | 99   | 97  |
| Portugal                        | 62,6  | 54,4                                     | 57,6                                     | 63,6                                     | 115   | 38,6  | 45,4  | ..                                       | ..                                      | ..   | ..  |
| Puerto Rico                     | 90,3  | 94,7                                     | 97,6                                     | 99,3                                     | 441   | 66,6  | 68,2  | ..                                       | ..                                      | ..   | ..  |
| Qatar                           | 87,1  | 95,0                                     | 95,4                                     | 96,2                                     | 72  | ..  | ..  | 100                                      | 100                                     | 100  | 100   |
| RDP lao                         | 13,5  | 18,9                                     | 20,6                                     | 24,9                                     | 25  | ..  | ..  | 79                                       | 43                                      | 67   | 20  |
| République arabe syrienne       | 57,2  | 50,1                                     | 50,6                                     | 53,4                                     | 103   | 25,4  | 26,4  | 98                                       | 87                                      | 99   | 81  |
| République centrafricaine       | 19,7  | 37,6                                     | 38,1                                     | 40,4                                     | 7   | ..  | ..  | 93                                       | 61                                      | 47   | 12  |
| République dominicaine          | 71,7  | 62,4                                     | 66,8                                     | 73,6                                     | 196   | 21,4  | 32,0  | 97                                       | 91                                      | 81   | 73  |
| République kirghize             | 34,0  | 35,4                                     | 35,8                                     | 38,1                                     | 27  | ..  | 43,3  | 98                                       | 66                                      | 75   | 51  |
| République slovaque             | 59,3  | 56,3                                     | 56,2                                     | 58,0                                     | 112   | ..  | ..  | 100                                      | 99                                      | 100  | 98  |
| République tchèque              | 73,8  | 74,0                                     | 73,5                                     | 74,1                                     | 132   | 11,4  | 15,6  | 100                                      | 100                                     | 99   | 97  |
| Roumanie                        | 65,2  | 54,6                                     | 53,7                                     | 56,1                                     | 94  | 8,9   | 16,6  | 91                                       | 16                                      | 89   | ..  |
| Royaume-Uni                     | 84,4  | 89,4                                     | 89,7                                     | 90,6                                     | 249   | 26,1  | 15,7  | 100                                      | 100                                     | ..   | ..  |
| Russie, Fédération de           | 64,8  | 73,4                                     | 73,0                                     | 72,6                                     | 9   | 19,2  | 10,2  | 100                                      | 88                                      | 93   | 70  |
| Rwanda                          | 14,3  | 13,8                                     | 19,3                                     | 28,7                                     | 374   | ..  | 43,7  | 92                                       | 69                                      | 56   | 38  |
| Sainte-Lucie                    | 75,4  | 28,0                                     | 27,6                                     | 29,0                                     | 270   | ..  | ..  | 98                                       | 98                                      | 89   | 89  |
| Saint-Kitts-et-Nevis            | 0,0   | 32,8                                     | 32,2                                     | 33,5                                     | 185   | ..  | ..  | 99                                       | 99                                      | 96   | 96  |
| Saint-Marin                     | 60,0  | 93,5                                     | 97,2                                     | 99,3                                     | 470   | ..  | ..  | ..                                       | ..                                      | ..   | ..  |
| Saint-Vincent-et-les-Grenadines | 0,0   | 44,4                                     | 45,9                                     | 50,0                                     | 305   | ..  | ..  | ..                                       | 93                                      | ..   | 96  |
| Salomon, Îles                   | 6,9   | 15,7                                     | 17,0                                     | 20,5                                     | 17  | ..  | ..  | 94                                       | 65                                      | 98   | 18  |
| Salvador                        | 73,7  | 58,4                                     | 59,8                                     | 63,2                                     | 322   | 22,7  | 38,0  | 94                                       | 70                                      | 77   | 39  |
| Samoa                           | 0,0   | 21,9                                     | 22,4                                     | 24,9                                     | 65  | ..  | ..  | 90                                       | 87                                      | 100  | 100   |
| Samoa américaines               | 0,0   | 88,8                                     | 91,3                                     | 94,1                                     | 292   | ..  | ..  | ..                                       | ..                                      | ..   | ..  |
| Sao Tomé-et-Principe            | 46,2  | 53,4                                     | 58,0                                     | 65,8                                     | 159   | ..  | ..  | 89                                       | 73                                      | 32   | 20  |
| Sénégal                         | 43,0  | 40,6                                     | 41,6                                     | 44,7                                     | 61  | 18,3  | 44,1  | 92                                       | 60                                      | 79   | 34  |
| Serbie                          | 60,5  | ..                                       | ..                                       | ..                                       | 84  | ..  | ..  | ..                                       | ..                                      | ..   | ..  |
| Seychelles                      | 0,0   | 51,1                                     | 52,9                                     | 58,2                                     | 180   | ..  | ..  | 100                                      | 75                                      | ..   | 100   |
| Sierra Leone                    | 29,3  | 37,0                                     | 40,7                                     | 48,2                                     | 78  | ..  | 35,2  | 75                                       | 46                                      | 53   | 30  |
| Singapour                       | 96,2  | 100,0                                    | 100,0                                    | 100,0                                    | 6302  | 99,6  | 99,6  | 100                                      | ..                                      | 100  | ..  |
| Slovénie                        | 48,1  | 50,8                                     | 51,0                                     | 53,3                                     | 99  | ..  | ..  | ..                                       | ..                                      | ..   | ..  |
| Somalie                         | 21,4  | 33,3                                     | 35,2                                     | 40,1                                     | 13  | 16,1  | 45,7  | 32                                       | 27                                      | 48   | 14  |
| Soudan                          | 31,9  | 36,1                                     | 40,8                                     | 49,4                                     | 16  | 12,2  | 30,0  | 78                                       | 64                                      | 50   | 24  |
| Sri Lanka                       | 38,2  | 15,7                                     | 15,1                                     | 15,7                                     | 304   | ..  | ..  | 98                                       | 74                                      | 98   | 89  |
| Suède                           | 54,4  | 84,0                                     | 84,2                                     | 85,1                                     | 22  | 18,9  | 22,5  | 100                                      | 100                                     | 100  | 100   |
| Suisse                          | 75,8  | 73,1                                     | 75,2                                     | 78,8                                     | 186   | 15,4  | 20,5  | 100                                      | 100                                     | 100  | 100   |
| Suriname                        | 70,4  | 72,1                                     | 73,9                                     | 77,4                                     | 3   | ..  | ..  | 98                                       | 73                                      | 99   | 76  |
| Swaziland                       | 20,2  | 23,3                                     | 24,1                                     | 27,5                                     | 66  | ..  | ..  | 87                                       | 54                                      | 59   | 44  |
| Tadjikistan                     | 36,2  | 25,9                                     | 24,7                                     | 24,6                                     | 47  | ..  | ..  | 92                                       | 48                                      | 70   | 45  |
| Taiwan (Chine)                  | 84,1  | ..                                       | ..                                       | ..                                       | 705   | ..  | ..  | ..                                       | ..                                      | ..   | ..  |
| Tanzanie                        | 28,2  | 22,3                                     | 24,2                                     | 28,9                                     | 43  | 7,0   | 28,7  | 85                                       | 49                                      | 53   | 43  |
| Tchad                           | 12,1  | 23,4                                     | 25,3                                     | 30,5                                     | 8   | ..  | 34,6  | 41                                       | 43                                      | 24   | 4   |
| Thaïlande                       | 35,6  | 31,1                                     | 32,3                                     | 36,2                                     | 123   | 10,5  | 32,4  | 98                                       | 100                                     | 98   | 99  |
| Timor oriental                  | ..  | 24,5                                     | 26,5                                     | 31,2                                     | 66  | ..  | ..  | 77                                       | 56                                      | 66   | 33  |
| Togo                            | 35,7  | 36,6                                     | 40,1                                     | 47,4                                     | 115   | 21,4  | 53,4  | 80                                       | 36                                      | 71   | 15  |
| Tonga                           | 0,0   | 23,2                                     | 24,0                                     | 27,4                                     | 138   | ..  | ..  | 100                                      | 100                                     | 98   | 96  |
| Trinité-et-Tobago               | 81,6  | 10,8                                     | 12,2                                     | 15,8                                     | 258   | ..  | ..  | 92                                       | 88                                      | 100  | 100   |
| Tunisie                         | 48,7  | 63,4                                     | 65,3                                     | 69,1                                     | 65  | ..  | ..  | 99                                       | 82                                      | 96   | 65  |
| Turkménistan                    | 42,6  | 45,1                                     | 46,3                                     | 50,8                                     | 10  | ..  | ..  | 93                                       | 54                                      | 77   | 50  |
| Turquie                         | 60,1  | 64,7                                     | 67,3                                     | 71,9                                     | 94  | 25,6  | 20,0  | 98                                       | 93                                      | 96   | 72  |
| Ukraine                         | 63,9  | 67,2                                     | 67,8                                     | 70,2                                     | 81  | 13,1  | 8,4   | 99                                       | 91                                      | 98   | 93  |
| Uruguay                         | 64,1  | 91,4                                     | 92,0                                     | 93,1                                     | 19  | 38,2  | 41,6  | 100                                      | 100                                     | 100  | 99  |
| Vanuatu                         | 0,0   | 21,7                                     | 23,5                                     | 28,1                                     | 18  | ..  | ..  | 86                                       | 52                                      | 78   | 42  |
| Venezuela, Rép. boliv. du       | 80,5  | 91,1                                     | 93,4                                     | 95,9                                     | 30  | 36,9  | 11,7  | 85                                       | 70                                      | 71   | 48  |
| Vietnam                         | 47,1  | 24,3                                     | 26,4                                     | 31,6                                     | 268   | 13,4  | 23,1  | 99                                       | 80                                      | 92   | 50  |
| Yémen, Rép. du                  | 23,0  | 25,4                                     | 27,3                                     | 31,9                                     | 40  | 8,5   | 31,3  | 71                                       | 65                                      | 86   | 28  |
| Zambie                          | 30,8  | 34,8                                     | 35,0                                     | 37,0                                     | 15  | 11,0  | 31,4  | 90                                       | 40                                      | 59   | 52  |
| Zimbabwe                        | 33,4  | 33,8                                     | 35,9                                     | 40,9                                     | 34  | 11,5  | 32,2  | 98                                       | 72                                      | 63   | 47  |

Tableau A3 Développement territorial

| Région prospère: définie comme étant la région possédant la mesure de bien-être par habitant (revenus, consommation ou PIB) la plus élevée |                                 |                        |                        |   |                               |  | Région retardataire: définie comme étant la région possédant la mesure de bien-être par habitant (revenus, consommation ou PIB) la plus faible |                        |                        |   |                               |  |
|--|---------------------------------|------------------------|------------------------|---|-------------------------------|--|--|------------------------|------------------------|---|-------------------------------|--|
| Économie   | Nom de la région                | 1995-2006 <sup>a</sup> | 1995-2006 <sup>a</sup> | Mesure du bien-être dans la région (% de la mesure moyenne du bien-être dans le pays) | Superficie (km <sup>2</sup> ) | Densité de population (nombre d'hab. par km <sup>2</sup> ) | Incidence de la pauvreté   | 1995-2006 <sup>a</sup> | 1995-2006 <sup>a</sup> | Mesure du bien-être dans la région (% de la mesure moyenne du bien-être dans le pays) | Superficie (km <sup>2</sup> ) | Densité de population (nombre d'hab. par km <sup>2</sup> ) |
|  |                                 |                        |                        |   |                               | Dernier recensement  |  |                        |                        |   |                               | Dernier recensement  |
| Afrique du Sud   | Gauteng                         | 19,0                   | 6,6                    | 186   | 17 010                        | 520  | Province Nord (Limpopo)  | 77,0                   | 18,0                   | 46  | 123 91                        | 40   |
| Albanie  | Tirane                          | 21,8                   | 13,0                   | 111   | 1 193                         | 439  | Bulqize  | 56,2                   | 2,8                    | 66  | 718                           | 60   |
| Argentine  | Ciudad Autónoma de Buenos Aires | 18,7                   | 5,4                    | 256   | 203                           | 13 676   | Santiago del Estero  | 31,4                   | 2,6                    | 38  | 136 351                       | 6  |
| Arménie  | Yerevan                         | 44,7                   | 34,2                   | 124   | 210                           | 5 196  | Armavir  | 52,0                   | 9,3                    | 68  | 1 241                         | 20   |
| Australie  | Australian Capital Territory    | 14,8                   | 0,9                    | 139   | 2 432                         | 129  | Tasmanie   | 31,1                   | 2,8                    | 89  | 68 127                        | 7  |
| Azerbaïdjan  | Bakou                           | 49,0                   | 25,1                   | 109   | 2 13                          | 944  | Nakhchivan AR  | 45,0                   | 4,1                    | 90  | 5 5                           | 65   |
| Bangladesh   | Dhaka                           | 46,7                   | 30,0                   | 157   | 30 772                        | 1 257  | Rajshahi   | 56,7                   | 28,2                   | 22  | 13 218                        | 2 269  |
| Bélarus  | Minsk                           | 13,3                   | 14,4                   | 107   | 40 8                          | 38   | Gomel  | 17,3                   | 18,5                   | 93  | 40 4                          | 38   |
| Belize   | Belize                          | 24,5                   | 21,8                   | 123   | 4 204                         | 16   | Toledo   | 57,6                   | 17,5                   | 74  | 4 649                         | 5  |
| Bénin  | Littoral                        | 8,9                    | 2,5                    | 185   | 79                            | 6 795  | Mono   | 58,6                   | 8,5                    | 64  | 1 396                         | 201  |
| Bolivie  | Santa Cruz                      | 40,6                   | 17,8                   | 131   | 370 621                       | 5  | Potosi   | 76,6                   | 11,8                   | 56  | 118 218                       | 6  |
| Brésil   | Sao Paulo                       | 17,8                   | 12,6                   | 154   | 248 177                       | 149  | Piaui  | 57,1                   | 3,1                    | 31  | 251 312                       | 11   |
| Bulgarie   | Sofia-ville                     | 3,2                    | 4,4                    | 111   | 1 349                         | 858  | Kardzhali  | 19,3                   | 3,7                    | 81  | 3 209                         | 50   |
| Burkina Faso   | Centre                          | 22,3                   | 4,9                    | 197   | 2 805                         | 413  | Centre Sud   | 66,1                   | 6,1                    | 61  | 11 313                        | 43   |
| Burundi  | Muramvya                        | 37,6                   | 3,5                    | 141   | 696                           | 363  | Ruyigi   | 55,4                   | 6,2                    | 62  | 2 339                         | 130  |
| Cambodge   | Phnom-Penh                      | 11,9                   | 3,6                    | 249   | 375                           | 2 547  | Siemreap   | 53,7                   | 11,8                   | 63  | 10 299                        | 67   |
| Cameroun   | Douala (Littoral)               | 10,9                   | 2,6                    | 183   | ..                            | ..   | Extrême-Nord   | 56,3                   | 24,9                   | 67  | 34 246                        | 80   |
| Canada   | Alberta                         | 13,3                   | 8,6                    | 111   | 661 848                       | 5  | Terre-Neuve  | 18,7                   | 1,9                    | 77  | 405 212                       | 1  |
| Chili  | Region Metropolitana            | 13,5                   | 28,9                   | 130   | 15 782                        | 384  | Maule  | 23,1                   | 7,4                    | 70  | 30 518                        | 30   |
| Costa Rica   | Central                         | 17,1                   | 34,8                   | 117   | 10 669                        | 47   | Huetar Atlantique  | 23,6                   | 10,8                   | 38  | 9 189                         | 12   |
| Côte d'Ivoire  | Lagunes                         | 17,9                   | 6,1                    | 160   | 14 2                          | 230  | Marahoue   | 56,4                   | 5,4                    | 62  | 8 5                           | 59   |
| Croatie  | Grad Zagreb                     | 2,7                    | 4,1                    | 133   | 641                           | 1 216  | Viroviticko-Podravskazupanija  | 19,8                   | 3,6                    | 68  | 2 024                         | 46   |
| Djibouti   | Ali Sabieh                      | 92,4                   | 7,0                    | 192   | 2 6                           | 6  | Djibouti   | 36,2                   | 58,3                   | 92  | 600                           | 528  |
| Équateur   | Pichincha                       | 5,1                    | 7,9                    | 144   | 9 11                          | 259  | Pastaza  | 34,7                   | 1,6                    | 49  | 29 774                        | 2  |
| Estonie  | Harjumaa                        | 7,9                    | 33,7                   | 228   | 4 333                         | 120  | Hiumaa   | 11,4                   | 1,0                    | 2   | 1 023                         | 10   |
| États-Unis   | New Jersey                      | 8,7                    | 1,9                    | 129   | 20 168                        | 429  | Mississippi  | 21,0                   | 1,5                    | 73  | 123 515                       | 23   |
| Éthiopie   | Addis-Abeba                     | 57,0                   | 4,0                    | 197   | 530                           | 4 574  | Benishangul Gumuz  | 71,0                   | 1,1                    | 72  | 49 289                        | 11   |
| Gabon  | Estuaire                        | 23,0                   | ..                     | 121   | 20 74                         | 29   | Ogooue-Ivindo  | 59,9                   | 7,4                    | 55  | 46 075                        | 1  |
| Gambie   | Banjul                          | 50,0                   | 19,2                   | 183   | 88                            | 4 06   | Fleuve supérieur   | 80,0                   | 15,7                   | 52  | 2 07                          | 88   |
| Ghana  | Grand Accra                     | 2,4                    | 1,4                    | 182   | 2 593                         | 1 121  | Est  | 79,6                   | 14,9                   | 35  | 8 842                         | 104  |
| Guatemala  | Guatemala                       | 11,7                   | 4,6                    | 212   | 2 126                         | 810  | San Marcos   | 86,7                   | 12,5                   | 39  | 3 791                         | 166  |
| Guinée   | Conakry                         | 24,4                   | ..                     | 140   | 308                           | 3 523  | Labe   | 66,3                   | 15,1                   | 75  | 24 144                        | 33   |
| Haïti  | Ouest                           | 57,0                   | 25,7                   | 162   | 4 595                         | 543  | Nord-Est   | 94,0                   | 4,2                    | 41  | 1 698                         | 147  |
| Honduras   | Islas de la Bahia               | 57,6                   | 0,4                    | 154   | 261                           | 120  | Lempira  | 94,7                   | 5,2                    | 43  | 4 29                          | 57   |
| Inde   | Kerala                          | 15,0                   | 1,7                    | 140   | 38 863                        | 819  | Bihâr  | 41,4                   | 12,2                   | 76  | 99 2                          | 837  |
| Indonésie  | Djakarta                        | 4,3                    | 0,8                    | 289   | 664                           | 12 516   | Centre de Java   | 28,4                   | 18,3                   | 16  | 32 549                        | 930  |
| Jamaïque   | St-Andrew and Kingston          | 16,4                   | 16,8                   | 138   | 431                           | 1 282  | Saint Ann  | 33,8                   | 10,3                   | 61  | 1 213                         | 136  |
| Jordanie   | Amman                           | 7,8                    | 28,6                   | 124   | 8 231                         | 236  | Al-Mafraq  | 29,2                   | 13,5                   | 72  | 26 435                        | 9  |
| Kenya  | Province de Nairobi             | 44,0                   | 6,5                    | 244   | 684                           | 3 133  | Province orientale   | 57,6                   | 18,5                   | 65  | 159 891                       | 29   |
| Madagascar   | Antananarivo                    | 61,7                   | 25,3                   | 158   | 58 283                        | 79   | Fianarantsoa   | 81,1                   | 24,4                   | 65  | 102 373                       | 33   |
| Malawi   | Région sud                      | 68,1                   | 48,7                   | 119   | 31 754                        | 146  | Région Nord  | 62,5                   | 11,9                   | 81  | 26 931                        | 46   |
| Mali   | Bamako                          | 28,2                   | 5,2                    | 174   | 267                           | 3 952  | Sikasso  | 76,4                   | 21,7                   | 78  | 71 741                        | 24   |
| Maroc  | Grand Casablanca                | 4,0                    | 3,0                    | 159   | 1 615                         | 1 87   | Gharb-Chrarda-Beni Hssen   | 23,3                   | 9,2                    | 47  | 8 805                         | 182  |
| Mauritanie   | Nouakchott                      | 29,0                   | 15,3                   | 130   | 1                             | 498  | Guidimakha   | 71,6                   | 10,8                   | 60  | 10 3                          | 14   |
| Mexique  | Distrito Federal                | 31,8                   | 5,6                    | 182   | 1 479                         | 5 896  | Oaxaca   | 68,0                   | 4,8                    | 49  | 93 952                        | 37   |
| Mongolie   | Ulanbaatar                      | 26,0                   | ..                     | 116   | ..                            | ..   | Ouest  | 49,0                   | 23,8                   | 79  | ..                            | ..   |
| Mozambique   | Maputo (ville)                  | 47,8                   | 4,2                    | 192   | 602                           | 1 631  | Inhambane  | 82,6                   | 8,6                    | 70  | 68 615                        | 17   |
| Namibie  | Khomas                          | 23,5                   | 5,1                    | 274   | 36 805                        | 7  | Ohangwena  | 85,8                   | 16,9                   | 38  | 10 582                        | 22   |
| Népal  | Ouest                           | 27,1                   | 17,1                   | 119   | 29 398                        | 155  | Extrême-Ouest  | 41,0                   | 12,4                   | 76  | 19 539                        | 112  |
| Nicaragua  | Managua                         | 3,6                    | 4,3                    | 161   | 3 465                         | 314  | Esteli   | 23,4                   | 4,5                    | 21  | 2 23                          | 78   |
| Niger  | Niaméy                          | 26,2                   | ..                     | 180   | 670                           | 1 065  | Maradi   | 80,4                   | 26,2                   | 64  | 38 581                        | 58   |
| Nigeria  | Bayelsa                         | 26,2                   | 0,6                    | 162   | 9 363                         | 182  | Jigawa   | 89,5                   | 5,4                    | 36  | 23 415                        | 186  |
| Ouganda  | Centre                          | 22,3                   | ..                     | 146   | ..                            | ..   | Nord   | 63,3                   | 29,9                   | 54  | ..                            | ..   |
| Pakistan   | Punjab                          | 32,4                   | 54,1                   | 104   | 205 344                       | 359  | Azad Kashmir   | 15,6                   | 1,0                    | 85  | 11 639                        | 241  |
| Panama   | Panama                          | 22,7                   | 29,0                   | 127   | 9 633                         | 140  | Ngôbe Buglé  | 98,7                   | 10,3                   | 15  | 6 673                         | 16   |
| Paraguay   | Asuncion                        | 24,8                   | 6,2                    | 135   | 117                           | 4 244  | San Pedro  | 51,1                   | 8,1                    | 72  | 20 002                        | 16   |
| Pérou  | Lima                            | 24,5                   | 16,8                   | 137   | 32 137                        | 254  | Huancavelica   | 88,7                   | 3,5                    | 39  | 22 131                        | 21   |
| Philippines  | Région de la capitale nationale | 5,7                    | 2,6                    | 216   | 630                           | 15 766   | Région V (Bicol)   | 49,0                   | 10,5                   | 63  | 14 544                        | 321  |
| Pologne  | Mazowieckie                     | 10,8                   | 9,1                    | 163   | 35 728                        | 142  | Lubelskie  | 21,2                   | 7,9                    | 67  | 25 115                        | 89   |
| Rép. dominicaine   | Distrito Nacional               | 21,5                   | 6,2                    | 159   | 91                            | 9 897  | Elias Pina   | 74,0                   | 1,5                    | 39  | 1 397                         | 46   |

| Région prospère: définie comme étant la région possédant la mesure de bien-être par habitant (revenus, consommation ou PIB) la plus élevée |                                  |                          |   |   |        |  | Région retardataire: définie comme étant la région possédant la mesure de bien-être par habitant (revenus, consommation ou PIB) la plus faible |                          |   |   |         |  |
|--|----------------------------------|--------------------------|---|---|--------|--|--|--------------------------|---|---|---------|--|
| Économie   | Nom de la région                 | Incidence de la pauvreté | Nombre de pauvres de la région en % du total de pauvres du pays | Mesure du bien-être dans la région (% de la mesure moyenne du bien-être dans le pays) |        | Densité de population (nombre d'hab. par km <sup>2</sup> ) | Nom de la région   | Incidence de la pauvreté | Nombre de pauvres de la région en % du total de pauvres du pays | Mesure du bien-être dans la région (% de la mesure moyenne du bien-être dans le pays) |         | Densité de population (nombre d'hab. par km <sup>2</sup> ) |
|  |                                  |                          |   | 1995-2006 <sup>a</sup>  | 2007   |  |  |                          |   | 1995-2006 <sup>a</sup>  | 2007    |  |
|  |                                  | 1995-2006 <sup>a</sup>   | 1995-2006 <sup>a</sup>  | 1995-2006 <sup>a</sup>  | 2007   | Dernier recensement  |  | 1995-2006 <sup>a</sup>   | 1995-2006 <sup>a</sup>  | 1995-2006 <sup>a</sup>  | 2007    | Dernier recensement  |
| Rép. kirghize  | Chuy Oblast                      | 33,1                     | 9,4   | 136   | 20 2   | 38   | Naryn  | 98,1                     | 9,0   | 65  | 45 2    | 6  |
| Rép. slovaque  | Bratislava                       | 9,4                      | 10,3  | 172   | 2 052  | 292  | Presov   | 9,7                      | 14,0  | 73  | 8 981   | 88   |
| Roumanie   | Bucarest                         | 3,0                      | 2,2   | 216   | 1 821  | 1 186  | Nord-Est   | 25,0                     | 31,4  | 69  | 36 85   | 100  |
| Russie, Féd. de  | Saint-Petersbourg                | 7,8                      | 1,1   | 117   | 23 9   | 197  | République Tyva  | 66,5                     | 0,6   | 56  | 37 3    | 8  |
| Rwanda   | Préfecture de Kigali             | 12,3                     | 0,6   | 379   | 313    | 753  | Gikongoro  | 77,2                     | 8,0   | 70  | 1 974   | 237  |
| Salvador   | San Salvador                     | 6,8                      | 12,6  | 151   | 886    | 1 668  | Cabanas  | 32,6                     | 5,5   | 45  | 1 104   | 123  |
| Sierra Leone   | Région ouest                     | 80,8                     | 19,0  | 200   | 557    | 1 707  | Est  | 80,0                     | 23,5  | 65  | 15 553  | 76   |
| Sri Lanka  | Colombo                          | 6,0                      | 3,7   | 179   | 642    | 3 48   | Monaragala   | 37,0                     | 4,0   | 51  | 7 133   | 56   |
| Tadjikistan  | Dushanbe (ville)                 | 43,5                     | 6,9   | 144   | 300    | 1 873  | Khatlon (Qurghonteppa)   | 73,3                     | 44,8  | 79  | 24 6    | 87   |
| Tanzanie   | Dar Es Salama                    | 19,1                     | 4,3   | 188   | 1 393  | 1 793  | Rukwa  | 36,4                     | 3,8   | 68  | 68 635  | 17   |
| Tchad  | Ennedi                           | 21,0                     | ..  | 295   | ..     | ..   | Mayo-Dala  | 79,0                     | 4,9   | 68  | ..      | ..   |
| Thaïlande  | Krung Thep Maha Nakhon (Bangkok) | 0,5                      | 1,2   | 174   | 1 569  | 13 016   | Nong Bua Lam Phu   | 35,2                     | 2,1   | 39  | 3 859   | 125  |
| Turkménistan   | Lebap                            | 28,5                     | 17,4  | 116   | 93 8   | 11   | Ahal   | 34,8                     | 12,4  | 79  | 95 4    | 6  |
| Venezuela, RB  | Capital                          | 15,0                     | 13,6  | 126   | 9 88   | 518  | Zuliana  | 25,2                     | 15,7  | 83  | 63 1    | 56   |
| Vietnam  | Hô Chi Minh Ville                | 5,3                      | 1,0   | 241   | 2 09   | 2 409  | Lai Chau   | 79,8                     | 1,7   | 46  | 9 065   | 65   |
| Yémen, Rép. du   | Sana'a                           | 16,6                     | 4,2   | 184   | 380    | 4 827  | Al Jawf  | 40,8                     | 2,7   | 71  | 39 5    | 12   |
| Zambie   | Lusaka                           | 52,0                     | 10,0  | 170   | 21 898 | 64   | Ouest  | 89,0                     | 9,4   | 59  | 126 386 | 6  |

Tableau A4 Intégration internationale

|                        | Personnes   |  |   |  | Idées   |   |  | Commerce                                    |  |   |   |
|------------------------|---|--|---|--|---|---|--|---|--|---|---|
|                        | Pays dont les ressortissants ont besoin d'un visa pour visiter ce pays (nombre) | Pays pour lesquels les ressortissants de ce pays ont besoin d'un visa (nombre) | Coût d'obtention du passeport par rapport au RNB par hab. (%) | Stock migratoire international (% d'étrangers) (%) | Trafic vocal international (entrant et sortant, minutes par personne) (minutes) | Bande passante internationale Internet (bits par personne) (bits) | Coût moyen d'un appel téléphonique vers les É.-U. (dollars EU par trois minutes) (SEU) | Échanges totaux en tant que part du PIB (%) | Indice de difficulté d'expédition (indice) | Tarifs/obligations douaniers moyens (% de la valeur importée) (%) | Part des échanges avec pays voisins (% du total des échanges) (%) |
| Économie               | 2004  | 2004   | 2005  | 2005   | 2000-06 <sup>a</sup>  | 2000-06 <sup>a</sup>  | 2000-06 <sup>a</sup>   | 2005-06 <sup>a</sup>                        | 2008                                       | 2005  | Moyenne 2000-2005   |
| Afghanistan            | 192   | 168  | ..  | 0,1  | 0,6   | 0,2   | 0,4  | 68,1  | 174  | 11,2  | ..  |
| Afrique du Sud         | 120   | 118  | 0,7   | 2,4  | 27,6  | 18,8  | 0,8  | 63,1  | 134  | 4,2   | 2,9   |
| Albanie                | 142   | 159  | 2,2   | 2,6  | 160,0   | 3,8   | 1,3  | 74,2  | 70   | 7,6   | 71,9  |
| Algérie                | 183   | 157  | ..  | 0,7  | 16,9  | 4,8   | 2,1  | 71,4  | 114  | 3,0   | 10,5  |
| Allemagne              | 132   | 54   | 0,3   | 12,3   | 190,8   | 6863,8  | 0,4  | 84,7  | 10   | ..  | 63,6  |
| Andorre                | 132   | 89   | ..  | 79,1   | ..  | 6 344,4   | ..   | ..  | ..   | ..  | 0,0   |
| Anglo-Normandes, Iles  | ..  | ..   | ..  | 45,8   | ..  | ..  | 2,9  | ..  | ..   | ..  | 0,0   |
| Angola                 | 191   | 162  | 4,9   | 0,4  | 6,7   | 11,5  | 3,2  | 111,7                                       | 164  | ..  | ..  |
| Antigua-et-Barbuda     | 105   | 121  | 0,2   | 22,0   | 596,4   | 16588,0   | ..   | 130,8                                       | 55   | ..  | 17,4  |
| Antilles néerlandaises | ..  | ..   | ..  | 26,5   | ..  | ..  | ..   | ..  | ..   | ..  | 0,0   |
| Arabie saoudite        | 187   | 142  | 0,8   | 27,5   | 215,8   | 126,1   | 2,4  | 92,9  | 33   | ..  | 3,2   |
| Argentine              | 124   | 88   | 0,7   | 3,9  | 32,5  | 689,9   | ..   | 43,9  | 107  | 15,8  | 35,9  |
| Arménie                | 162   | 144  | 0,0   | 7,8  | 127,8   | 22,5  | 2,4  | 58,5  | 118  | 3,3   | 10,4  |
| Aruba                  | ..  | ..   | ..  | 24,4   | ..  | 1794,6  | ..   | ..  | ..   | ..  | 5,4   |
| Australie              | 161   | 59   | 0,4   | 20,2   | 213,8   | 11593,4   | 0,7  | 42,1  | 34   | 1,8   | 0,0   |
| Autriche               | 132   | 57   | 0,3   | 15,0   | 264,7   | 6633,5  | 0,7  | 109,7                                       | 12   | 0,0   | 81,3  |
| Azerbaïdjan            | 181   | 143  | 2,5   | 2,2  | 32,6  | 35,7  | 4,2  | 111,3                                       | 173  | ..  | 26,7  |
| Bahamas                | 119   | 119  | 0,2   | 9,8  | 585,0   | 278,4   | ..   | ..  | ..   | 55,0  | 0,0   |
| Bahreïn                | 140   | 139  | 0,3   | 40,7   | 587,1   | 564,3   | 1,7  | 127,0                                       | ..   | 3,7   | 23,7  |
| Bangladesh             | 19  | 155  | 5,2   | 0,7  | 6,4   | 8,0   | 2,0  | 44,2  | 112  | 32,6  | 8,9   |
| Barbade                | 72  | 113  | 0,7   | 9,7  | 565,2   | 2055,3  | 2,0  | 117,8                                       | ..   | 8,0   | 22,6  |
| Bélarus                | 179   | 141  | ..  | 12,2   | 64,0  | 191,7   | 1,9  | 124,1                                       | 137  | 7,2   | 68,9  |
| Belgique               | 132   | 54   | 0,3   | 6,9  | 316,3   | 11278,5   | 0,8  | 172,8                                       | 48   | ..  | 73,8  |
| Belize                 | 120   | 127  | 0,4   | 13,9   | 178,2   | 604,8   | 2,6  | 125,4                                       | 116  | ..  | 14,1  |
| Bénin                  | 167   | 144  | 8,6   | 2,1  | 6,4   | 5,4   | 4,8  | 39,6  | 124  | 24,5  | 20,4  |
| Bermudes               | ..  | ..   | ..  | 29,6   | ..  | 8699,1  | ..   | ..  | ..   | ..  | 0,0   |
| Bhoutan                | 191   | 153  | ..  | 1,5  | 40,9  | 33,9  | 0,7  | 76,8  | 149  | 1,5   | ..  |
| Bolivie                | 140   | 110  | 6,7   | 1,3  | 48,7  | 43,3  | 1,9  | 75,1  | 115  | 2,1   | 50,8  |
| Bosnie et Herzégovine  | 154   | 154  | 7,0   | 1,0  | 207,6   | 39,6  | 3,6  | 72,3  | 53   | 0,0   | 57,9  |
| Botswana               | 139   | 138  | 0,1   | 4,5  | 74,1  | 16,1  | 2,9  | 83,8  | 145  | ..  | 50,2  |
| Brésil                 | 140   | 85   | 1,3   | 0,3  | 11,7  | 149,9   | 0,7  | 26,4  | 93   | ..  | 13,2  |
| Brunei Darussalam      | 157   | 89   | ..  | 33,2   | 142,7   | 1453,1  | ..   | 96,2  | 36   | ..  | 7,3   |
| Bulgarie               | 147   | 103  | 0,7   | 1,3  | 71,7  | 1756,1  | 0,6  | 147,0                                       | 89   | 2,4   | 25,5  |
| Burkina Faso           | 175   | 147  | 12,7  | 5,8  | 10,8  | 15,0  | 1,1  | 35,8  | 170  | 12,7  | 40,7  |
| Burundi                | 191   | 163  | 50,9  | 1,3  | 1,6   | 0,5   | 2,5  | 58,7  | 167  | ..  | 14,8  |
| Caïman, Iles           | 121   | 156  | ..  | 35,8   | 1630,2  | ..  | ..   | ..  | ..   | ..  | 0,0   |
| Cambodge               | 191   | 159  | ..  | 2,2  | 9,5   | 1,3   | 2,9  | 144,6                                       | 139  | 21,6  | 10,2  |
| Cameroun               | 184   | 157  | 11,4  | 0,8  | 8,8   | 8,7   | ..   | 52,7  | 132  | ..  | 12,4  |
| Canada                 | 149   | 57   | 0,3   | 18,9   | 438,7   | 6731,9  | ..   | 72,0  | 39   | 1,3   | 73,0  |
| Cap-Vert               | 174   | 145  | ..  | 2,2  | 139,5   | 46,3  | 6,1  | 74,6  | 51   | ..  | 1,1   |
| Chili                  | 114   | 84   | 1,5   | 1,4  | 48,3  | 779,6   | 2,2  | 76,3  | 43   | 1,6   | 12,4  |
| Chine                  | 191   | 161  | 2,9   | 0,0  | 7,3   | 195,7   | 2,9  | 72,4  | 42   | -16,2   | 15,4  |
| Chypre                 | 137   | 80   | 0,3   | 15,3   | 693,2   | 593,8   | 0,3  | ..  | ..   | 0,7   | 8,5   |
| Cisjordanie et Gaza    | ..  | ..   | ..  | 46,3   | 65,7  | 198,7   | 1,2  | 85,4  | 77   | ..  | ..  |
| Colombie               | 64  | 150  | 1,5   | 0,3  | 68,2  | 560,2   | ..   | 47,3  | 105  | 8,8   | 19,2  |
| Comores                | 192   | 158  | ..  | 11,2   | 33,1  | 3,3   | ..   | 47,3  | 119  | ..  | 0,0   |
| Congo, Rép. dém. du    | 190   | 162  | 125,0   | 0,9  | 5,3   | 0,1   | ..   | 70,4  | 154  | 27,4  | ..  |
| Congo, Rép. du         | 169   | 151  | 8,5   | 7,2  | ..  | 0,3   | 5,4  | 137,0                                       | 171  | 6,6   | ..  |
| Corée, Rép. de         | 89  | 78   | 0,3   | 1,1  | 91,6  | 1027,8  | 0,8  | 85,3  | 13   | 3,4   | 0,0   |
| Corée, Rép. dém. de    | 192   | 163  | ..  | 0,2  | ..  | ..  | ..   | ..  | ..   | ..  | ..  |
| Costa Rica             | 125   | 100  | 0,4   | 10,2   | 126,8   | 176,2   | 1,9  | 105,5                                       | 54   | 5,0   | 7,6   |
| Côte d'Ivoire          | 169   | 145  | ..  | 13,1   | 16,9  | 3,0   | 2,3  | 92,3  | 147  | 43,6  | 20,2  |
| Croatie                | 131   | 105  | 2,0   | 14,9   | 231,2   | 1073,7  | ..   | 104,6                                       | 96   | 1,6   | 50,0  |
| Cuba                   | 169   | 153  | ..  | 0,7  | 30,6  | 13,8  | 7,5  | ..  | ..   | ..  | 0,4   |
| Danemark               | 132   | 53   | 0,4   | 7,2  | 318,0   | 34796,1   | 0,9  | 100,8                                       | 2  | ..  | 74,9  |
| Djibouti               | 192   | 159  | ..  | 2,6  | 26,7  | 56,0  | 4,7  | 97,2  | 66   | ..  | ..  |
| Dominique              | 0   | 130  | 1,0   | 6,3  | ..  | 419,8   | ..   | 107,2                                       | 80   | ..  | 30,5  |
| Égypte, Rép. arabe d'  | 60  | 156  | 1,9   | 0,2  | 30,1  | 126,4   | 1,5  | 61,5  | 26   | 6,4   | 5,4   |
| Émirats arabes unis    | 155   | 136  | ..  | 70,9   | ..  | 2371,4  | 1,7  | 170,6                                       | 24   | ..  | ..  |
| Équateur               | 27  | 139  | 3,6   | 0,9  | 215,6   | 227,2   | 1,8  | 67,5  | 131  | ..  | 15,4  |
| Érythrée               | 190   | 163  | ..  | 0,3  | 8,7   | 1,7   | 3,6  | 58,1  | 159  | ..  | 4,5   |
| Espagne                | 132   | 55   | 0,1   | 11,0   | 173,3   | 2775,7  | 0,6  | 58,4  | 47   | 0,0   | 64,7  |
| Estonie                | 132   | 98   | 0,2   | 15,0   | 109,0   | 11174,9   | 0,9  | 169,3                                       | 7  | 0,0   | 54,6  |
| États-Unis             | 158   | 52   | 0,2   | 12,9   | 279,5   | 3306,6  | ..   | 26,8  | 15   | 1,1   | 30,7  |
| Éthiopie               | 190   | 163  | 31,1  | 0,8  | 3,5   | 0,1   | 4,0  | 57,5  | 150  | 26,6  | 6,6   |
| Féroé, Iles            | ..  | ..   | ..  | 11,1   | ..  | 3312,6  | ..   | ..  | ..   | ..  | 3,1   |
| Fidji                  | 94  | 131  | 1,6   | 2,0  | 112,1   | 87,0  | 2,8  | 127,6                                       | 111  | 15,9  | 1,3   |
| Finlande               | 132   | 55   | 0,2   | 3,0  | 178,3   | 4311,2  | 1,8  | 82,3  | 5  | 0,0   | 65,4  |
| France                 | 132   | 54   | 0,2   | 10,6   | 182,8   | 3285,5  | 0,8  | 55,1  | 25   | 0,0   | 62,4  |
| Gabon                  | 174   | 156  | ..  | 17,7   | 74,0  | 152,6   | 2,8  | 89,1  | 106  | ..  | 2,4   |



|                              | Personnes   |  |   |  | Idées   |   |  | Commerce                                    |  |   |   |
|------------------------------|---|--|---|--|---|---|--|---|--|---|---|
|                              | Pays dont les ressortissants ont besoin d'un visa pour visiter ce pays (nombre) | Pays pour lesquels les ressortissants de ce pays ont besoin d'un visa (nombre) | Coût d'obtention du passeport par rapport au RNB par hab. (%) | Stock migratoire international (% d'étrangers) (%) | Trafic vocal international (entrant et sortant, minutes par personne) (minutes) | Bande passante internationale Internet (bits par personne) (bits) | Coût moyen d'un appel téléphonique vers les É.-U. (dollars EU par trois minutes) (SEU) | Échanges totaux en tant que part du PIB (%) | Indice de difficulté d'expédition (indice) | Tarifs/obligations douaniers moyens (% de la valeur importée) (%) | Part des échanges avec pays voisins (% du total des échanges) (%) |
| Économie                     | 2004  | 2004   | 2005  | 2005   | 2000-06 <sup>a</sup>  | 2000-06 <sup>a</sup>  | 2000-06 <sup>a</sup>   | 2005-06 <sup>a</sup>                        | 2008                                       | 2005  | Moyenne 2000-2005   |
| Gambie                       | 41  | 135  | 6,0   | 15,3   | ..  | 5,6   | 1,8  | 110,2                                       | 73   | ..  | 4,1   |
| Géorgie                      | 131   | 143  | ..  | 4,3  | 57,5  | 7,2   | 0,7  | 89,9  | 64   | 4,0   | 39,4  |
| Ghana                        | 171   | 142  | 1,4   | 7,5  | 20,1  | 9,3   | 0,4  | 103,0                                       | 61   | 28,5  | 10,7  |
| Grèce                        | 132   | 56   | 0,4   | 8,8  | 181,8   | 586,5   | 1,1  | 45,6  | 65   | 0,0   | 56,4  |
| Grenade                      | 11  | 127  | ..  | 10,2   | 624,5   | 3976,0  | ..   | 109,0                                       | 52   | ..  | 25,9  |
| Groenland                    | ..  | ..   | 1,0   | 21,4   | ..  | 106,8   | 2,4  | ..  | ..   | ..  | 0,0   |
| Guam                         | ..  | ..   | ..  | 66,9   | ..  | ..  | ..   | ..  | ..   | ..  | 0,0   |
| Guatemala                    | 118   | 110  | 1,8   | 0,4  | 194,7   | 55,5  | 1,2  | 46,2  | 116  | 8,9   | 21,4  |
| Guinée                       | 171   | 146  | ..  | 4,5  | 6,8   | 0,2   | 4,6  | 67,4  | 102  | ..  | 10,1  |
| Guinée équatoriale           | 191   | 159  | ..  | 1,2  | ..  | 34,7  | ..   | 144,7                                       | 133  | ..  | ..  |
| Guinée-Bissau                | 176   | 150  | ..  | 1,2  | 8,9   | 1,2   | ..   | 95,4  | 109  | ..  | ..  |
| Guyana                       | 158   | 127  | 0,6   | 0,1  | 118,3   | 48,7  | ..   | 211,8                                       | 101  | ..  | 25,2  |
| Haïti                        | 4   | 157  | ..  | 0,4  | ..  | 16,7  | 2,2  | 57,3  | 153  | ..  | ..  |
| Honduras                     | 128   | 110  | 3,4   | 0,4  | 96,4  | 6,0   | 2,5  | 107,3                                       | 103  | 6,3   | 20,6  |
| Hong Kong (Chine)            | 42  | 89   | 0,2   | 43,2   | 1178,7  | 13438,6   | 0,8  | 399,4                                       | 3  | ..  | 49,1  |
| Hongrie                      | 132   | 85   | 0,3   | 3,1  | 105,1   | 993,3   | 1,0  | 155,1                                       | 45   | 0,0   | 26,5  |
| Iles Vierges (É.-U.)         | ..  | ..   | ..  | 33,7   | ..  | 414,0   | ..   | ..  | ..   | ..  | 0,0   |
| Inde                         | 189   | 160  | 3,6   | 0,5  | 3,0   | 24,3  | 1,2  | 48,8  | 79   | 14,6  | 9,9   |
| Indonésie                    | 162   | 148  | 1,9   | 0,1  | 5,3   | 6,8   | 2,8  | 56,9  | 41   | 3,0   | 4,1   |
| Irak                         | ..  | ..   | ..  | 0,1  | ..  | ..  | ..   | ..  | 175  | ..  | ..  |
| Iran, Rép. islamique d'      | 188   | 166  | ..  | 2,9  | 8,8   | 53,2  | 0,6  | 75,2  | 135  | 5,5   | 4,8   |
| Irlande                      | 107   | 57   | 0,3   | 14,1   | 709,5   | 5911,6  | 0,7  | 149,9                                       | 20   | 0,1   | 60,6  |
| Islande                      | 132   | 59   | 0,2   | 7,8  | 240,0   | 7289,6  | 0,8  | 83,1  | 11   | 1,1   | 0,7   |
| Israël                       | 123   | 88   | 0,3   | 38,4   | 364,2   | 2455,4  | 0,6  | 88,4  | 8  | 0,7   | 0,9   |
| Italie                       | 132   | 55   | 0,2   | 4,3  | 236,0   | 2044,0  | 0,8  | 56,5  | 62   | ..  | 59,4  |
| Jamaïque                     | 80  | 126  | 1,4   | 0,7  | 233,2   | 15822,2   | 0,9  | 108,8                                       | 92   | 7,7   | 0,8   |
| Japon                        | 137   | 56   | 0,2   | 1,6  | 43,4  | 1037,8  | 1,6  | 27,3  | 18   | ..  | 0,0   |
| Jordanie                     | 61  | 159  | ..  | 41,1   | 138,8   | 57,3  | 1,4  | 146,6                                       | 59   | 10,4  | 31,8  |
| Kazakhstan                   | 175   | 141  | ..  | 16,5   | 26,4  | 62,5  | ..   | 91,6  | 178  | 6,0   | 34,4  |
| Kenya                        | 21  | 140  | 1,2   | 1,0  | 5,6   | 20,8  | 3,0  | 62,2  | 148  | 10,2  | 13,8  |
| Kiribati                     | 168   | 133  | ..  | 2,6  | 24,2  | 5,4   | 8,8  | 133,3                                       | 97   | ..  | 0,0   |
| Koweït                       | 154   | 135  | ..  | 65,8   | ..  | 347,9   | 1,5  | 98,0  | 99   | 1,3   | ..  |
| Lesotho                      | 127   | 135  | 1,5   | 0,3  | 18,1  | 2,2   | 3,3  | 149,0                                       | 129  | 49,5  | 66,4  |
| Lettonie                     | 132   | 98   | ..  | 19,5   | 66,7  | 3229,7  | 1,6  | 108,6                                       | 19   | 0,6   | 55,0  |
| Liban                        | 100   | 169  | 4,0   | 16,4   | 279,1   | 111,0   | 2,2  | 63,6  | 83   | 7,6   | 9,9   |
| Libéria                      | 176   | 151  | ..  | 1,5  | ..  | 0,1   | ..   | 99,6  | 98   | ..  | ..  |
| Libye                        | 177   | 163  | ..  | 10,5   | 65,6  | 20,6  | ..   | 84,1  | ..   | ..  | 8,6   |
| Liechtenstein                | 117   | 74   | ..  | 33,7   | ..  | 4298,0  | ..   | ..  | ..   | ..  | ..  |
| Lituanie                     | 132   | 100  | 0,4   | 4,8  | 49,0  | 2714,4  | 1,6  | 129,8                                       | 23   | 0,5   | 48,0  |
| Luxembourg                   | 132   | 55   | 0,0   | 38,0   | 1399,1  | 20459,0   | 16,0   | 326,6                                       | 32   | ..  | 89,1  |
| Macao (Chine)                | 0   | 122  | ..  | 55,9   | 497,2   | 6491,7  | 1,1  | 150,5                                       | ..   | ..  | 39,9  |
| Macédoine, ERY               | 148   | 141  | ..  | 6,0  | 63,3  | 16,7  | ..   | 118,3                                       | 72   | ..  | 45,8  |
| Madagascar                   | 0   | 156  | ..  | 0,3  | 1,3   | 1,8   | 0,6  | 70,7  | 126  | 24,8  | 0,0   |
| Malaisie                     | 23  | 63   | 1,7   | 6,5  | 87,9  | 124,5   | 0,7  | 217,0                                       | 21   | 5,6   | 22,0  |
| Malawi                       | 123   | 139  | ..  | 2,2  | 4,8   | 1,5   | 3,6  | 46,4  | 161  | ..  | 16,4  |
| Maldives                     | 3   | 134  | ..  | 1,0  | 91,2  | 179,5   | 5,9  | 178,1                                       | 110  | 23,6  | 10,7  |
| Mali                         | 172   | 148  | ..  | 0,3  | 7,4   | 25,9  | 12,3   | 72,3  | 162  | 3,8   | 25,1  |
| Malte                        | 132   | 73   | 0,3   | 2,6  | 222,4   | 4729,1  | 0,8  | 179,6                                       | ..   | 0,1   | 19,5  |
| Man, Ile de                  | ..  | ..   | ..  | 48,6   | ..  | ..  | ..   | ..  | ..   | ..  | 0,0   |
| Mariannes du Nord, Iles      | 157   | 153  | ..  | 6,5  | ..  | ..  | ..   | ..  | ..   | ..  | 0,0   |
| Maroc                        | 134   | 147  | 2,1   | 0,4  | 65,1  | 377,1   | 1,7  | 71,4  | 67   | 9,4   | 16,6  |
| Marshall, Iles               | 162   | 144  | ..  | 2,6  | 76,5  | 26,2  | ..   | ..  | 46   | ..  | 0,0   |
| Maurice                      | 88  | 131  | 0,5   | 1,7  | 149,8   | 153,2   | 1,6  | 127,1                                       | 17   | 16,8  | 0,0   |
| Mauritanie                   | 169   | 141  | 8,7   | 2,1  | 20,3  | 29,6  | ..   | 113,7                                       | 152  | ..  | 2,1   |
| Mayotte                      | ..  | ..   | ..  | ..   | ..  | ..  | ..   | ..  | ..   | ..  | 0,0   |
| Mexique                      | 139   | 92   | 1,2   | 0,6  | 174,0   | 109,0   | 0,8  | 65,1  | 76   | 4,1   | 72,3  |
| Micronésie, États fédérés de | 0   | 146  | 2,5   | 3,2  | 80,8  | 54,5  | 6,0  | ..  | 85   | ..  | 0,0   |
| Moldavie                     | 149   | 141  | ..  | 11,4   | 109,9   | 147,4   | 1,5  | 139,2                                       | 122  | 4,1   | 39,7  |
| Monaco                       | 132   | 88   | ..  | 75,8   | ..  | ..  | ..   | ..  | ..   | ..  | ..  |
| Mongolie                     | 174   | 155  | ..  | 0,4  | 4,8   | 13,3  | 4,9  | 125,0                                       | 168  | 5,7   | 64,7  |
| Monténégro                   | ..  | ..   | ..  | 6,4  | ..  | ..  | ..   | 128,9                                       | 113  | ..  | ..  |
| Mozambique                   | 0   | 158  | ..  | 2,1  | 12,7  | 0,9   | 1,2  | 88,9  | 140  | ..  | 43,7  |
| Myanmar                      | 192   | 161  | 2,3   | 0,2  | 2,8   | 1,9   | 0,2  | ..  | ..   | 2,3   | ..  |
| Namibie                      | 141   | 145  | 1,0   | 7,1  | 58,0  | 17,8  | 4,3  | 110,0                                       | 144  | 31,8  | 63,1  |
| Népal                        | 0   | 158  | 26,3  | 3,0  | 5,6   | 4,6   | 2,0  | 45,3  | 151  | 18,2  | 60,5  |
| Nicaragua                    | 38  | 116  | 3,0   | 0,5  | 61,7  | 1,1   | 3,2  | 92,1  | 87   | 4,6   | 28,4  |
| Niger                        | 167   | 144  | 19,8  | 0,9  | 2,0   | 2,3   | 8,8  | 38,9  | 163  | ..  | 20,7  |
| Nigeria                      | 174   | 149  | 10,0  | 0,7  | 2,3   | 1,1   | 1,5  | 91,1  | 138  | ..  | 4,4   |
| Norvège                      | 132   | 56   | 0,3   | 7,4  | 192,9   | 9304,8  | 0,3  | 75,0  | 4  | 0,2   | 18,8  |
| Nouvelle-Calédonie           | ..  | ..   | ..  | 18,4   | 215,0   | 562,9   | 3,1  | ..  | ..   | ..  | 0,4   |

Tableau A4 Intégration internationale—suite

|                                 | Personnes   |  |   |  | Idées   |   |  | Commerce                                    |  |   |   |
|---------------------------------|---|--|---|--|---|---|--|---|--|---|---|
|                                 | Pays dont les ressortissants ont besoin d'un visa pour visiter ce pays (nombre) | Pays pour lesquels les ressortissants de ce pays ont besoin d'un visa (nombre) | Coût d'obtention du passeport par rapport au RNB par hab. (%) | Stock migratoire international (% d'étrangers) (%) | Trafic vocal international (entrant et sortant, minutes par personne) (minutes) | Bande passante internationale Internet (bits par personne) (bits) | Coût moyen d'un appel téléphonique vers les É.-U. (dollars EU par trois minutes) (SEU) | Échanges totaux en tant que part du PIB (%) | Indice de difficulté d'expédition (indice) | Tarifs/obligations douaniers moyens (% de la valeur importée) (%) | Part des échanges avec pays voisins (% du total des échanges) (%) |
| Économie                        | 2004  | 2004   | 2005  | 2005   | 2000-06 <sup>a</sup>  | 2000-06 <sup>a</sup>  | 2000-06 <sup>a</sup>   | 2005-06 <sup>a</sup>                        | 2008                                       | 2005  | Moyenne 2000-2005   |
| Nouvelle-Zélande                | 146   | 59   | 0,2   | 15,7   | 361,1   | 1106,7  | 1,3  | 58,2  | 16   | 1,7   | 0,0   |
| Oman                            | 128   | 141  | 0,2   | 24,4   | 189,1   | 173,6   | 1,9  | 99,2  | 104  | 2,8   | 32,1  |
| Ouganda                         | 0   | 145  | ..  | 1,8  | 3,1   | 4,4   | 3,2  | 44,4  | 141  | 20,5  | 26,1  |
| Ouzbékistan                     | 184   | 148  | ..  | 4,8  | 12,4  | 8,7   | 14,0   | 63,4  | 165  | ..  | ..  |
| Pakistan                        | 184   | 165  | 4,2   | 2,1  | 10,5  | 4,6   | 1,0  | 38,6  | 94   | 13,0  | 11,1  |
| Palaos                          | 0   | 148  | 0,7   | 15,1   | ..  | ..  | ..   | 153,5                                       | 121  | ..  | 0,0   |
| Panama                          | 130   | 107  | ..  | 3,2  | 54,9  | 286,6   | 3,6  | 144,5                                       | 9  | 8,6   | 9,7   |
| Papouasie-Nouvelle-Guinée       | 114   | 138  | 5,3   | 0,4  | 8,0   | 1,0   | 4,3  | 134,8                                       | 82   | 26,4  | 1,7   |
| Paraguay                        | 163   | 103  | ..  | 2,9  | 31,3  | 83,1  | 0,9  | 115,2                                       | 123  | 8,2   | 41,4  |
| Pays-Bas                        | 132   | 56   | 0,2   | 10,0   | 310,8   | 20501,3   | 0,3  | 140,6                                       | 14   | 0,8   | 56,4  |
| Pérou                           | 97  | 135  | 2,6   | 0,1  | 99,1  | 366,6   | 1,8  | 48,5  | 71   | 5,7   | 21,5  |
| Philippines                     | 44  | 144  | 0,8   | 0,5  | 28,3  | 38,0  | 1,2  | 94,0  | 57   | 20,4  | 0,0   |
| Pologne                         | 132   | 86   | 0,5   | 1,8  | 60,6  | 560,2   | 1,4  | 82,0  | 40   | 0,4   | 52,7  |
| Polynésie française             | ..  | ..   | ..  | 13,1   | ..  | 887,2   | 3,7  | 29,1  | ..   | ..  | 0,0   |
| Portugal                        | 132   | 57   | 0,4   | 7,2  | 178,1   | 829,0   | 1,0  | 70,0  | 31   | 0,0   | 28,2  |
| Puerto Rico                     | ..  | ..   | ..  | 10,7   | ..  | 511,2   | ..   | 181,2                                       | 95   | ..  | 0,0   |
| Qatar                           | 156   | 136  | ..  | 78,3   | 842,9   | 943,6   | 2,0  | 101,7                                       | ..   | 3,2   | 9,2   |
| République arabe syrienne       | 160   | 163  | ..  | 5,2  | 44,0  | 8,0   | 4,8  | 75,0  | 127  | ..  | 16,0  |
| République centrafricaine       | 173   | 153  | 17,7  | 1,9  | 2,3   | 0,4   | 2,0  | 35,5  | 172  | 19,4  | 16,1  |
| République dominicaine          | 130   | 152  | ..  | 1,7  | 218,5   | 6,1   | 0,2  | 73,5  | 35   | 13,9  | ..  |
| République kirghize             | 144   | 143  | ..  | 5,6  | 29,5  | 38,9  | 5,4  | 115,7                                       | 177  | 13,2  | 35,8  |
| République slovaque             | 131   | 95   | 0,5   | 2,3  | 90,0  | 2912,6  | 1,1  | 176,0                                       | 90   | 0,0   | 66,8  |
| République tchèque              | 136   | 95   | 0,1   | 4,4  | 94,8  | 2169,8  | 1,1  | 148,3                                       | 30   | 0,0   | 61,8  |
| Roumanie                        | 145   | 107  | 1,1   | 0,6  | 49,1  | 1503,2  | 0,8  | 78,5  | 38   | 3,0   | 18,7  |
| Royaume-Uni                     | 104   | 55   | 0,2   | 9,0  | 262,2   | 13062,0   | 0,8  | 61,6  | 27   | ..  | 55,2  |
| RPD lao                         | 192   | 158  | 11,8  | 0,4  | 6,6   | 3,5   | 1,1  | 78,2  | 158  | ..  | ..  |
| Russie, Fédération de           | 183   | 134  | 0,4   | 8,4  | 15,3  | 100,3   | 2,0  | 55,1  | 155  | 29,2  | 33,1  |
| Rwanda                          | 180   | 156  | 41,5  | 1,3  | ..  | 7,4   | 2,4  | 43,2  | 166  | ..  | 43,2  |
| Sainte-Lucie                    | 130   | 121  | 0,5   | 5,3  | 217,9   | 94,9  | ..   | 117,6                                       | 88   | ..  | 22,8  |
| Saint-Kitts-et-Nevis            | 92  | 120  | 0,2   | 9,3  | 571,6   | 42,5  | ..   | 113,5                                       | 22   | 31,3  | 15,5  |
| Saint-Martin                    | 132   | 82   | ..  | 33,4   | 6448,4  | 5419,6  | ..   | ..  | ..   | 1,7   | ..  |
| Saint-Vincent-et-les-Grenadines | 122   | 124  | 0,6   | 8,7  | 288,5   | 25,0  | 4,0  | 125,0                                       | 75   | ..  | 33,8  |
| Salomon, Îles                   | 123   | 130  | ..  | 0,7  | 23,2  | 17,1  | ..   | 102,2                                       | 74   | ..  | 0,0   |
| Salvador                        | 120   | 108  | 0,4   | 0,3  | 409,9   | 22,9  | 2,4  | 74,0  | 68   | 6,0   | 29,1  |
| Samoa                           | 0   | 129  | 2,1   | 5,0  | 149,7   | 49,0  | 1,4  | 78,1  | 108  | ..  | 6,5   |
| Samoa américaines               | 192   | 156  | ..  | 35,0   | ..  | ..  | ..   | ..  | ..   | ..  | 0,0   |
| Sao Tomé-et-Principe            | 0   | 155  | ..  | 4,8  | 51,3  | 25,8  | 5,1  | ..  | 91   | ..  | 3,1   |
| Sénégal                         | 151   | 146  | 4,1   | 2,8  | 39,4  | 102,7   | 1,0  | 69,8  | 136  | 33,1  | 9,1   |
| Serbie                          | ..  | ..   | ..  | 6,4  | ..  | 94,6  | ..   | 73,4  | 58   | ..  | ..  |
| Seychelles                      | 0   | 131  | 1,1   | 5,8  | ..  | 307,3   | 3,8  | 244,5                                       | 84   | 10,7  | 0,0   |
| Sierra Leone                    | 124   | 139  | ..  | 2,2  | ..  | 0,1   | ..   | 59,4  | 130  | 27,0  | 2,3   |
| Singapour                       | 32  | 66   | 0,2   | 42,4   | 1045,4  | 7052,4  | 0,7  | 473,5                                       | 1  | 0,1   | 14,7  |
| Slovénie                        | 132   | 92   | 0,3   | 8,4  | ..  | 1254,7  | 0,7  | 139,1                                       | 69   | 0,1   | 67,1  |
| Somalie                         | 192   | 165  | ..  | 3,4  | ..  | 0,4   | ..   | ..  | ..   | ..  | ..  |
| Soudan                          | 190   | 166  | ..  | 1,8  | 12,2  | 5,4   | 39,2   | 42,8  | 143  | ..  | 5,2   |
| Sri Lanka                       | 114   | 156  | 2,4   | 1,9  | 27,9  | 25,1  | 2,1  | 74,8  | 60   | 14,6  | 0,6   |
| Suède                           | 132   | 54   | 0,2   | 12,4   | ..  | 17468,5   | 0,4  | 94,5  | 6  | ..  | 25,9  |
| Suisse                          | 119   | 57   | 0,2   | 22,3   | 664,8   | 9609,1  | 0,3  | 89,0  | 37   | 1,1   | 61,4  |
| Suriname                        | 171   | 137  | ..  | 1,2  | 276,7   | 439,3   | 1,3  | 76,3  | 86   | ..  | 4,4   |
| Swaziland                       | 137   | 138  | 0,3   | 4,0  | 47,5  | 0,9   | 3,0  | 167,5                                       | 146  | 47,7  | 80,0  |
| Tadjikistan                     | ..  | ..   | 13,4  | 4,7  | 10,4  | 0,3   | 7,8  | 80,7  | 176  | 11,1  | ..  |
| Taiwan (Chine)                  | ..  | ..   | ..  | ..   | 292,3   | 6569,5  | 0,5  | 134,0                                       | 29   | ..  | 10,8  |
| Tanzanie                        | 35  | 142  | 13,4  | 2,1  | 1,4   | 0,4   | 3,2  | 55,1  | 100  | ..  | 8,5   |
| Tchad                           | 181   | 154  | 60,2  | 4,5  | 2,0   | 0,5   | 9,1  | 97,3  | 157  | ..  | ..  |
| Thaïlande                       | 136   | 146  | 1,0   | 1,6  | 14,1  | 156,2   | 0,7  | 143,5                                       | 50   | 6,2   | 7,5   |
| Timor oriental                  | ..  | ..   | ..  | 0,6  | ..  | ..  | ..   | ..  | 78   | ..  | ..  |
| Togo                            | 0   | 148  | ..  | 3,0  | 21,5  | 15,6  | 4,0  | 83,9  | 81   | ..  | 28,1  |
| Tonga                           | 142   | 135  | 2,4   | 1,1  | ..  | 20,1  | 1,1  | 54,3  | 44   | ..  | 0,0   |
| Trinité-et-Tobago               | 47  | 119  | 0,3   | 2,9  | 375,7   | 370,2   | 2,2  | 108,0                                       | 49   | 4,8   | 10,3  |
| Tunisie                         | 126   | 142  | 1,1   | 0,4  | 72,6  | 126,4   | 2,3  | 108,7                                       | 28   | 6,2   | 26,3  |
| Turkménistan                    | 174   | 148  | ..  | 4,6  | 6,0   | 15,7  | ..   | 126,2                                       | ..   | ..  | ..  |
| Turquie                         | 118   | 126  | 8,9   | 1,8  | 27,1  | 630,7   | 2,4  | 64,1  | 56   | 1,1   | 9,3   |
| Ukraine                         | 181   | 139  | 2,7   | 14,5   | 56,6  | 17,3  | 1,7  | 97,3  | 120  | 4,3   | 40,6  |
| Uruguay                         | 134   | 98   | ..  | 2,5  | 120,7   | 484,0   | 0,5  | 60,2  | 125  | 5,1   | 36,2  |
| Vanuatu                         | 106   | 137  | 3,4   | 0,5  | ..  | 23,2  | 7,5  | 100,3                                       | 142  | ..  | 0,0   |
| Venezuela, Rép. boliv. du       | 131   | 95   | 0,5   | 3,8  | 23,1  | 50,3  | 0,8  | 57,6  | 156  | 4,9   | 14,6  |
| Vietnam                         | 185   | 160  | 2,3   | 0,0  | 8,4   | 84,1  | 2,0  | 150,3                                       | 63   | ..  | 11,7  |
| Yémen, Rép. du                  | 145   | 161  | ..  | 1,3  | 12,0  | 0,3   | 2,4  | 79,4  | 128  | ..  | 7,6   |
| Zambie                          | 18  | 142  | 3,7   | 2,4  | 6,9   | 10,9  | 1,4  | 67,8  | 160  | 9,0   | 14,1  |
| Zimbabwe                        | 117   | 141  | ..  | 3,9  | 24,9  | 4,2   | 4,4  | 129,8                                       | 169  | ..  | 53,9  |

a. Les données sont les plus récentes disponibles pour la période précisée.

Tableau A5 Autres indicateurs

|                        | Caractéristiques du territoire      |   |                                      |                                      |                                       | Géographie et population  |   |   |   |
|------------------------|-------------------------------------|---|--------------------------------------|--------------------------------------|---------------------------------------|---|---|---|---|
|                        | Plaines (% de la superficie totale) | Basses terres (% de la superficie totale) | Plateaux (% de la superficie totale) | Collines (% de la superficie totale) | Montagnes (% de la superficie totale) | Population vivant à moins de 25 km d'une frontière internationale (%) | Population vivant à moins de 75 km d'une frontière internationale (%) | Population vivant à moins de 25 km d'une côte (%) | Population vivant à moins de 75 km d'une côte (%) |
| Économie               | 2007                                | 2007                                      | 2007                                 | 2007                                 | 2007                                  | 2000  | 2000  | 2000  | 2000  |
| Afghanistan            | 0,9                                 | 0,0                                       | 8,7                                  | 0,3                                  | 90,1                                  | 11,2  | 37,1  | 0,0   | 0,0   |
| Afrique du Sud         | 13,1                                | 19,2                                      | 36,1                                 | 11,6                                 | 20,1                                  | 5,0   | 14,8  | 23,4  | 35,9  |
| Albanie                | 0,0                                 | 0,4                                       | 0,0                                  | 33,6                                 | 66,0                                  | 29,2  | 83,2  | 41,9  | 87,2  |
| Algérie                | 12,4                                | 4,2                                       | 51,7                                 | 5,1                                  | 26,6                                  | 3,3   | 13,0  | 35,8  | 63,4  |
| Allemagne              | 3,1                                 | 45,2                                      | 4,6                                  | 34,3                                 | 12,8                                  | 15,2  | 52,0  | 7,3   | 12,6  |
| Andorre                | 0,0                                 | 0,0                                       | 0,0                                  | 0,0                                  | 100,0                                 | 100,0   | 100,0   | 0,0   | 0,0   |
| Anglo-Normandes, Iles  | 0,0                                 | 100,0                                     | 0,0                                  | 0,0                                  | 0,0                                   | 0,0   | 0,0   | 100,0   | 100,0   |
| Angola                 | 16,9                                | 3,0                                       | 47,0                                 | 6,0                                  | 27,1                                  | 5,2   | 11,5  | 23,0  | 26,9  |
| Antigua-et-Barbuda     | 0,0                                 | 100,0                                     | 0,0                                  | 0,0                                  | 0,0                                   | 0,0   | 0,0   | 100,0   | 100,0   |
| Antilles néerlandaises | 74,1                                | 25,9                                      | 0,0                                  | 0,0                                  | 0,0                                   | 0,0   | 0,0   | 100,0   | 100,0   |
| Arabie saoudite        | 0,0                                 | 16,4                                      | 0,0                                  | 83,6                                 | 0,0                                   | 2,8   | 9,0   | 27,0  | 38,3  |
| Argentine              | 33,0                                | 9,4                                       | 8,7                                  | 11,0                                 | 37,9                                  | 5,0   | 10,4  | 33,3  | 42,8  |
| Arménie                | 0,0                                 | 0,0                                       | 0,0                                  | 0,0                                  | 100,0                                 | 70,5  | 100,0   | 0,0   | 0,0   |
| Aruba                  | 35,4                                | 64,6                                      | 0,0                                  | 0,0                                  | 0,0                                   | 0,0   | 0,0   | 100,0   | 100,0   |
| Australie              | 29,7                                | 23,3                                      | 33,5                                 | 8,8                                  | 4,8                                   | 0,0   | 0,0   | 69,1  | 87,5  |
| Autriche               | 0,0                                 | 0,2                                       | 0,0                                  | 26,7                                 | 73,1                                  | 38,7  | 97,4  | 0,0   | 0,0   |
| Azerbaïdjan            | 0,7                                 | 31,2                                      | 0,0                                  | 5,6                                  | 62,5                                  | 26,9  | 61,9  | 0,0   | 0,0   |
| Bahamas                | 100,0                               | 0,0                                       | 0,0                                  | 0,0                                  | 0,0                                   | 0,0   | 0,0   | 100,0   | 100,0   |
| Bahreïn                | 57,3                                | 42,7                                      | 0,0                                  | 0,0                                  | 0,0                                   | 0,0   | 0,0   | 100,0   | 100,0   |
| Bangladesh             | 67,1                                | 20,3                                      | 0,0                                  | 10,8                                 | 1,8                                   | 28,2  | 78,8  | 25,3  | 48,1  |
| Barbade                | 0,0                                 | 100,0                                     | 0,0                                  | 0,0                                  | 0,0                                   | 0,0   | 0,0   | 100,0   | 100,0   |
| Bélarus                | 37,8                                | 58,7                                      | 3,5                                  | 0,0                                  | 0,0                                   | 18,3  | 53,5  | 0,0   | 0,0   |
| Belgique               | 19,2                                | 45,5                                      | 0,0                                  | 35,3                                 | 0,0                                   | 53,4  | 100,0   | 18,1  | 69,9  |
| Belize                 | 1,4                                 | 51,5                                      | 7,7                                  | 39,5                                 | 0,0                                   | 37,9  | 94,2  | 57,9  | 94,4  |
| Bénin                  | 13,3                                | 15,5                                      | 65,2                                 | 6,0                                  | 0,0                                   | 42,7  | 96,0  | 27,7  | 46,0  |
| Bermudes               | 100,0                               | 0,0                                       | 0,0                                  | 0,0                                  | 0,0                                   | 0,0   | 0,0   | 100,0   | 100,0   |
| Bhoutan                | 0,0                                 | 0,4                                       | 0,0                                  | 16,2                                 | 83,4                                  | 54,8  | 99,9  | 0,0   | 0,0   |
| Bolivie                | 26,3                                | 8,4                                       | 14,8                                 | 13,1                                 | 37,3                                  | 5,0   | 22,5  | 0,0   | 0,0   |
| Bosnie et Herzégovine  | 0,0                                 | 6,0                                       | 0,0                                  | 23,0                                 | 71,0                                  | 40,5  | 90,1  | 0,8   | 12,4  |
| Botswana               | 49,4                                | 0,0                                       | 48,5                                 | 0,0                                  | 2,1                                   | 34,2  | 66,2  | 0,0   | 0,0   |
| Brésil                 | 21,1                                | 20,8                                      | 37,6                                 | 8,0                                  | 12,5                                  | 1,0   | 2,4   | 25,4  | 46,5  |
| Brunei Darussalam      | 0,3                                 | 75,7                                      | 0,0                                  | 0,0                                  | 23,9                                  | 98,9  | 100,0   | 80,8  | 99,3  |
| Bulgarie               | 0,0                                 | 21,9                                      | 0,0                                  | 45,4                                 | 32,7                                  | 19,1  | 80,5  | 9,4   | 15,8  |
| Burkina Faso           | 34,4                                | 0,1                                       | 65,6                                 | 0,0                                  | 0,0                                   | 14,4  | 42,2  | 0,0   | 0,0   |
| Burundi                | 0,0                                 | 0,0                                       | 15,9                                 | 0,0                                  | 84,1                                  | 60,9  | 100,0   | 0,0   | 0,0   |
| Caiman, Iles           | 100,0                               | 0,0                                       | 0,0                                  | 0,0                                  | 0,0                                   | 0,0   | 0,0   | 100,0   | 100,0   |
| Cambodge               | 6,5                                 | 74,3                                      | 0,0                                  | 17,9                                 | 1,4                                   | 18,1  | 57,0  | 4,9   | 12,1  |
| Cameroun               | 2,2                                 | 2,0                                       | 44,7                                 | 20,7                                 | 30,4                                  | 17,5  | 40,2  | 15,8  | 20,8  |
| Canada                 | 6,7                                 | 20,8                                      | 27,9                                 | 21,3                                 | 23,2                                  | 17,6  | 61,8  | 20,6  | 23,1  |
| Cap-Vert               | 0,7                                 | 40,9                                      | 0,0                                  | 31,7                                 | 26,8                                  | 0,0   | 0,0   | 100,0   | 100,0   |
| Chili                  | 0,0                                 | 9,0                                       | 0,0                                  | 26,9                                 | 64,1                                  | 3,3   | 48,9  | 26,2  | 53,1  |
| Chine                  | 3,9                                 | 10,2                                      | 8,9                                  | 12,7                                 | 64,2                                  | 1,1   | 3,7   | 11,6  | 21,8  |
| Chypre                 | 5,8                                 | 80,1                                      | 0,0                                  | 14,2                                 | 0,0                                   | 0,0   | 0,0   | 90,1  | 100,0   |
| Cisjordanie et Gaza    | 0,0                                 | 10,1                                      | 0,0                                  | 89,9                                 | 0,0                                   | 100,0   | 100,0   | 34,8  | 66,3  |
| Colombie               | 24,0                                | 23,1                                      | 9,7                                  | 12,5                                 | 30,7                                  | 4,7   | 11,1  | 11,5  | 24,9  |
| Comores                | 0,0                                 | 0,0                                       | 12,4                                 | 26,2                                 | 61,4                                  | 0,0   | 0,0   | 100,0   | 100,0   |
| Congo, Rép. dém. du    | 17,1                                | 0,3                                       | 61,1                                 | 1,0                                  | 20,5                                  | 24,9  | 46,5  | 0,6   | 1,8   |
| Congo, Rép. du         | 29,1                                | 1,2                                       | 58,6                                 | 8,2                                  | 2,8                                   | 50,5  | 91,8  | 19,8  | 21,5  |
| Corée, Rép. de         | 0,0                                 | 35,2                                      | 0,0                                  | 52,5                                 | 12,3                                  | 1,3   | 37,3  | 62,3  | 70,7  |
| Corée, Rép. dém. de    | 0,0                                 | 19,4                                      | 0,0                                  | 34,5                                 | 46,1                                  | 12,8  | 28,9  | 43,9  | 89,2  |
| Costa Rica             | 0,0                                 | 1,9                                       | 0,0                                  | 62,0                                 | 36,1                                  | 8,2   | 29,4  | 22,1  | 97,7  |
| Côte d'Ivoire          | 0,0                                 | 0,1                                       | 0,1                                  | 72,9                                 | 27,0                                  | 11,3  | 30,0  | 26,0  | 33,7  |
| Croatie                | 6,8                                 | 25,3                                      | 60,8                                 | 6,4                                  | 0,6                                   | 68,1  | 98,1  | 31,2  | 36,3  |
| Cuba                   | 0,0                                 | 41,3                                      | 0,0                                  | 25,7                                 | 32,9                                  | 1,3   | 11,4  | 63,5  | 100,0   |
| Danemark               | 30,1                                | 69,9                                      | 0,0                                  | 0,0                                  | 0,0                                   | 2,0   | 9,1   | 94,8  | 100,0   |
| Djibouti               | 0,0                                 | 18,6                                      | 0,0                                  | 30,0                                 | 51,4                                  | 86,3  | 100,0   | 79,8  | 99,1  |
| Dominique              | 0,0                                 | 0,0                                       | 0,0                                  | 100,0                                | 0,0                                   | 0,0   | 0,0   | 100,0   | 100,0   |
| Égypte, Rép. arabe d'  | 5,7                                 | 27,8                                      | 41,4                                 | 16,4                                 | 8,7                                   | 0,2   | 0,5   | 16,4  | 36,9  |
| Émirats arabes unis    | 29,8                                | 50,7                                      | 0,0                                  | 19,5                                 | 0,0                                   | 23,3  | 83,7  | 54,8  | 84,4  |
| Équateur               | 7,4                                 | 6,1                                       | 9,7                                  | 28,1                                 | 48,7                                  | 5,2   | 15,8  | 33,7  | 49,0  |
| Érythrée               | 0,1                                 | 11,6                                      | 0,0                                  | 14,6                                 | 73,8                                  | 16,7  | 56,2  | 11,1  | 51,8  |
| Espagne                | 1,8                                 | 3,7                                       | 29,1                                 | 7,4                                  | 58,0                                  | 4,7   | 15,3  | 48,1  | 63,5  |
| Estonie                | 39,8                                | 60,2                                      | 0,0                                  | 0,0                                  | 0,0                                   | 13,7  | 48,1  | 64,4  | 78,5  |
| États-Unis             | 12,6                                | 13,1                                      | 24,6                                 | 12,8                                 | 36,9                                  | 3,1   | 6,9   | 28,9  | 41,4  |
| Éthiopie               | 0,7                                 | 0,3                                       | 14,1                                 | 4,8                                  | 80,1                                  | 3,0   | 9,1   | 0,0   | 0,0   |
| Féroé, Iles            | 0,0                                 | 100,0                                     | 0,0                                  | 0,0                                  | 0,0                                   | 0,0   | 0,0   | 100,0   | 100,0   |
| Fidji                  | 0,0                                 | 43,2                                      | 0,0                                  | 56,8                                 | 0,0                                   | 0,0   | 0,0   | 88,3  | 100,0   |
| Finlande               | 2,0                                 | 71,7                                      | 6,3                                  | 19,2                                 | 0,8                                   | 4,7   | 14,2  | 48,1  | 67,4  |
| France                 | 3,9                                 | 41,0                                      | 3,0                                  | 30,1                                 | 21,9                                  | 12,0  | 23,2  | 20,8  | 36,2  |
| Gabon                  | 5,2                                 | 21,3                                      | 52,0                                 | 15,7                                 | 5,7                                   | 13,2  | 32,7  | 44,9  | 53,0  |
| Gambie                 | 100,0                               | 0,0                                       | 0,0                                  | 0,0                                  | 0,0                                   | 92,2  | 100,0   | 74,2  | 85,7  |
| Géorgie                | 0,0                                 | 0,0                                       | 0,0                                  | 6,9                                  | 93,0                                  | 21,8  | 91,7  | 15,2  | 28,1  |
| Ghana                  | 15,2                                | 41,8                                      | 24,0                                 | 19,0                                 | 0,0                                   | 14,7  | 33,3  | 25,9  | 39,9  |
| Grèce                  | 0,0                                 | 7,4                                       | 0,0                                  | 50,6                                 | 41,9                                  | 7,1   | 27,2  | 81,4  | 96,4  |
| Grenade                | 0,2                                 | 99,8                                      | 0,0                                  | 0,0                                  | 0,0                                   | 0,0   | 0,0   | 100,0   | 100,0   |

Tableau A5 Autres indicateurs—suite

|                              | Caractéristiques du territoire      |   |                                      |                                      |                                       | Géographie et population  |   |   |   |
|------------------------------|-------------------------------------|---|--------------------------------------|--------------------------------------|---------------------------------------|---|---|---|---|
|                              | Plaines (% de la superficie totale) | Basses terres (% de la superficie totale) | Plateaux (% de la superficie totale) | Collines (% de la superficie totale) | Montagnes (% de la superficie totale) | Population vivant à moins de 25 km d'une frontière internationale (%) | Population vivant à moins de 75 km d'une frontière internationale (%) | Population vivant à moins de 25 km d'une côte (%) | Population vivant à moins de 75 km d'une côte (%) |
| Économie                     | 2007                                | 2007                                      | 2007                                 | 2007                                 | 2007                                  | 2000  | 2000  | 2000  | 2000  |
| Groenland                    | 0,3                                 | 3,0                                       | 33,6                                 | 8,1                                  | 54,9                                  | 0,0   | 0,0   | 100,0   | 100,0   |
| Guam                         | 0,0                                 | 100,0                                     | 0,0                                  | 0,0                                  | 0,0                                   | 0,0   | 0,0   | 100,0   | 100,0   |
| Guatemala                    | 0,3                                 | 19,1                                      | 7,6                                  | 22,8                                 | 50,2                                  | 18,0  | 57,2  | 5,6   | 28,5  |
| Guinée                       | 5,9                                 | 11,9                                      | 23,7                                 | 20,9                                 | 37,6                                  | 25,0  | 63,3  | 19,0  | 26,4  |
| Guinée équatoriale           | 0,0                                 | 20,6                                      | 18,6                                 | 7,7                                  | 53,1                                  | 35,6  | 77,9  | 41,3  | 59,5  |
| Guinée-Bissau                | 71,9                                | 24,6                                      | 0,0                                  | 3,5                                  | 0,0                                   | 26,0  | 96,5  | 60,9  | 86,5  |
| Guyana                       | 9,7                                 | 49,6                                      | 16,8                                 | 18,7                                 | 5,1                                   | 10,2  | 23,3  | 56,9  | 81,5  |
| Haïti                        | 0,0                                 | 0,8                                       | 0,0                                  | 67,1                                 | 32,2                                  | 16,3  | 63,3  | 80,9  | 99,8  |
| Honduras                     | 2,1                                 | 12,4                                      | 0,0                                  | 40,0                                 | 45,4                                  | 19,8  | 77,6  | 22,0  | 46,1  |
| Hong Kong (Chine)            | 0,0                                 | 100,0                                     | 0,0                                  | 0,0                                  | 0,0                                   | 49,4  | 100,0   | 100,0   | 100,0   |
| Hongrie                      | 15,8                                | 66,6                                      | 0,0                                  | 16,4                                 | 1,2                                   | 30,5  | 91,4  | 0,0   | 0,0   |
| Iles Vierges (É.-U.)         | 0,0                                 | 100,0                                     | 0,0                                  | 0,0                                  | 0,0                                   | 0,0   | 0,0   | 100,0   | 100,0   |
| Inde                         | 13,2                                | 17,8                                      | 27,4                                 | 22,8                                 | 18,7                                  | 5,6   | 16,1  | 10,3  | 19,7  |
| Indonésie                    | 13,3                                | 30,5                                      | 0,1                                  | 32,3                                 | 23,8                                  | 0,1   | 0,7   | 52,2  | 90,4  |
| Irak                         | 19,2                                | 27,2                                      | 35,1                                 | 12,0                                 | 6,4                                   | 9,2   | 28,7  | 0,7   | 5,1   |
| Iran, Rép. islamique d'      | 1,1                                 | 4,3                                       | 0,3                                  | 4,9                                  | 89,4                                  | 6,0   | 21,3  | 2,2   | 5,5   |
| Irlande                      | 0,0                                 | 100,0                                     | 0,0                                  | 0,0                                  | 0,0                                   | 7,5   | 31,4  | 73,4  | 98,0  |
| Islande                      | 0,0                                 | 9,6                                       | 0,0                                  | 43,2                                 | 47,2                                  | 0,0   | 0,0   | 99,2  | 100,0   |
| Israël                       | 0,0                                 | 31,1                                      | 0,0                                  | 49,1                                 | 19,8                                  | 90,6  | 100,0   | 66,4  | 95,2  |
| Italie                       | 0,0                                 | 14,5                                      | 0,0                                  | 49,8                                 | 35,7                                  | 6,8   | 28,4  | 45,2  | 68,3  |
| Jamaïque                     | 0,0                                 | 23,3                                      | 0,0                                  | 76,7                                 | 0,0                                   | 0,0   | 0,0   | 91,3  | 100,0   |
| Japon                        | 0,1                                 | 17,3                                      | 0,0                                  | 64,6                                 | 18,0                                  | 0,0   | 0,0   | 69,3  | 95,3  |
| Jordanie                     | 0,0                                 | 0,0                                       | 53,3                                 | 9,8                                  | 36,9                                  | 33,6  | 100,0   | 1,5   | 1,8   |
| Kazakhstan                   | 22,7                                | 22,4                                      | 27,4                                 | 7,9                                  | 19,6                                  | 14,2  | 45,8  | 0,0   | 0,0   |
| Kenya                        | 9,4                                 | 10,3                                      | 10,7                                 | 3,3                                  | 66,4                                  | 8,5   | 32,0  | 6,1   | 7,5   |
| Kiribati                     | 100,0                               | 0,0                                       | 0,0                                  | 0,0                                  | 0,0                                   | 0,0   | 0,0   | 100,0   | 100,0   |
| Koweït                       | 7,9                                 | 70,9                                      | 21,2                                 | 0,0                                  | 0,0                                   | 13,7  | 100,0   | 88,5  | 97,7  |
| Lesotho                      | 0,0                                 | 0,0                                       | 0,0                                  | 0,0                                  | 100,0                                 | 60,5  | 100,0   | 0,0   | 0,0   |
| Lettonie                     | 8,5                                 | 91,5                                      | 0,0                                  | 0,0                                  | 0,0                                   | 19,4  | 94,3  | 50,0  | 73,5  |
| Liban                        | 0,0                                 | 0,0                                       | 0,0                                  | 0,0                                  | 100,0                                 | 35,0  | 100,0   | 84,3  | 100,0   |
| Libéria                      | 2,1                                 | 45,9                                      | 31,8                                 | 17,1                                 | 3,2                                   | 28,2  | 55,2  | 39,7  | 54,7  |
| Libye                        | 23,5                                | 11,4                                      | 52,8                                 | 2,6                                  | 9,7                                   | 1,2   | 4,8   | 73,6  | 86,5  |
| Liechtenstein                | 0,0                                 | 0,0                                       | 0,0                                  | 0,0                                  | 100,0                                 | 100,0   | 100,0   | 0,0   | 0,0   |
| Lituanie                     | 3,5                                 | 96,5                                      | 0,0                                  | 0,0                                  | 0,0                                   | 28,7  | 87,1  | 9,1   | 14,8  |
| Luxembourg                   | 0,0                                 | 0,0                                       | 0,0                                  | 100,0                                | 0,0                                   | 100,0   | 100,0   | 0,0   | 0,0   |
| Macao (Chine)                | 0,0                                 | 100,0                                     | 0,0                                  | 0,0                                  | 0,0                                   | 100,0   | 100,0   | 100,0   | 100,0   |
| Macédoine, ERY               | 0,0                                 | 0,0                                       | 0,0                                  | 0,0                                  | 100,0                                 | 67,5  | 100,0   | 0,0   | 0,0   |
| Madagascar                   | 0,3                                 | 20,2                                      | 3,8                                  | 31,0                                 | 44,7                                  | 0,0   | 0,0   | 23,2  | 45,0  |
| Malaisie                     | 2,9                                 | 48,2                                      | 0,0                                  | 29,5                                 | 19,5                                  | 8,2   | 25,1  | 59,0  | 95,6  |
| Malawi                       | 0,0                                 | 0,3                                       | 0,0                                  | 6,0                                  | 93,7                                  | 34,3  | 98,8  | 0,0   | 0,0   |
| Maldives                     | 99,0                                | 0,0                                       | 0,0                                  | 0,0                                  | 0,0                                   | 0,0   | 0,0   | 100,0   | 100,0   |
| Mali                         | 59,3                                | 2,4                                       | 36,6                                 | 1,8                                  | 0,0                                   | 12,6  | 38,1  | 0,0   | 0,0   |
| Malte                        | 0,0                                 | 100,0                                     | 0,0                                  | 0,0                                  | 0,0                                   | 0,0   | 0,0   | 100,0   | 100,0   |
| Man, Ile de                  | 0,0                                 | 100,0                                     | 0,0                                  | 0,0                                  | 0,0                                   | 0,0   | 0,0   | 100,0   | 100,0   |
| Mariannes du Nord, Iles      | 0,0                                 | 100,0                                     | 0,0                                  | 0,0                                  | 0,0                                   | 0,0   | 0,0   | 100,0   | 100,0   |
| Maroc                        | 1,3                                 | 4,8                                       | 6,7                                  | 17,8                                 | 69,5                                  | 4,6   | 13,2  | 39,5  | 59,7  |
| Marshall, Iles               | 96,2                                | 0,0                                       | 0,0                                  | 0,0                                  | 0,0                                   | 0,0   | 0,0   | 100,0   | 100,0   |
| Maurice                      | 0,0                                 | 5,3                                       | 0,0                                  | 94,2                                 | 0,0                                   | 0,0   | 0,0   | 100,0   | 100,0   |
| Mauritanie                   | 56,0                                | 13,4                                      | 29,6                                 | 1,1                                  | 0,0                                   | 22,4  | 46,8  | 27,0  | 32,6  |
| Mayotte                      | 0,0                                 | 100,0                                     | 0,0                                  | 0,0                                  | 0,0                                   | 0,0   | 0,0   | 100,0   | 100,0   |
| Mexique                      | 5,1                                 | 12,9                                      | 5,4                                  | 14,7                                 | 62,0                                  | 5,8   | 8,0   | 11,2  | 23,5  |
| Micronésie, États fédérés de | 0,0                                 | 100,0                                     | 0,0                                  | 0,0                                  | 0,0                                   | 0,0   | 0,0   | 100,0   | 100,0   |
| Moldavie                     | 0,0                                 | 85,4                                      | 14,6                                 | 0,0                                  | 0,0                                   | 52,7  | 100,0   | 0,0   | 0,0   |
| Monaco                       | 0,0                                 | 0,0                                       | 0,0                                  | 0,0                                  | 100,0                                 | 100,0   | 100,0   | 100,0   | 100,0   |
| Mongolie                     | 0,0                                 | 0,0                                       | 14,3                                 | 0,0                                  | 85,7                                  | 5,8   | 18,1  | 0,0   | 0,0   |
| Monténégro                   | 0,0                                 | 0,0                                       | 0,0                                  | 1,3                                  | 98,7                                  |   |   |   |   |
| Mozambique                   | 6,5                                 | 30,2                                      | 6,6                                  | 28,4                                 | 28,3                                  | 8,9   | 34,6  | 32,7  | 52,1  |
| Myanmar                      | 2,8                                 | 18,8                                      | 0,0                                  | 31,7                                 | 46,6                                  | 3,5   | 15,2  | 26,0  | 42,7  |
| Namibie                      | 22,4                                | 0,9                                       | 26,4                                 | 3,0                                  | 47,4                                  | 26,8  | 54,1  | 6,0   | 6,7   |
| Népal                        | 0,0                                 | 5,5                                       | 0,0                                  | 19,5                                 | 75,0                                  | 44,1  | 95,2  | 0,0   | 0,0   |
| Nicaragua                    | 7,9                                 | 53,2                                      | 0,0                                  | 23,5                                 | 15,4                                  | 10,6  | 39,1  | 17,3  | 63,2  |
| Niger                        | 50,2                                | 0,0                                       | 41,8                                 | 0,0                                  | 7,9                                   | 21,5  | 55,5  | 0,0   | 0,0   |
| Nigeria                      | 16,1                                | 21,8                                      | 35,4                                 | 17,5                                 | 9,2                                   | 5,3   | 24,4  | 12,3  | 20,9  |
| Norvège                      | 0,0                                 | 9,8                                       | 0,0                                  | 42,7                                 | 47,5                                  | 5,2   | 48,7  | 82,3  | 92,4  |
| Nouvelle-Calédonie           | 10,9                                | 4,7                                       | 0,0                                  | 84,5                                 | 0,0                                   | 0,0   | 0,0   | 100,0   | 100,0   |
| Nouvelle-Zélande             | 0,0                                 | 19,1                                      | 0,0                                  | 28,3                                 | 52,6                                  | 0,0   | 0,0   | 87,0  | 98,3  |
| Oman                         | 31,3                                | 17,9                                      | 14,4                                 | 20,0                                 | 16,3                                  | 4,7   | 15,1  | 66,5  | 81,5  |
| Ouganda                      | 10,2                                | 0,0                                       | 40,8                                 | 0,0                                  | 49,1                                  | 21,3  | 53,1  | 0,0   | 0,0   |
| Ouzbékistan                  | 23,5                                | 27,2                                      | 12,4                                 | 17,6                                 | 19,4                                  | 55,8  | 86,6  | 0,0   | 0,0   |
| Pakistan                     | 21,9                                | 10,2                                      | 0,9                                  | 15,6                                 | 51,4                                  | 13,8  | 42,2  | 7,1   | 8,3   |
| Palaos                       | 0,0                                 | 100,0                                     | 0,0                                  | 0,0                                  | 0,0                                   | 0,0   | 0,0   | 100,0   | 100,0   |
| Panama                       | 0,2                                 | 30,8                                      | 0,0                                  | 53,6                                 | 15,4                                  | 8,6   | 17,2  | 78,8  | 100,0   |
| Papouasie-Nouvelle-Guinée    | 13,1                                | 17,1                                      | 0,0                                  | 25,9                                 | 43,9                                  | 1,0   | 3,4   | 35,8  | 53,3  |
| Paraguay                     | 51,3                                | 22,3                                      | 23,6                                 | 2,8                                  | 0,0                                   | 53,0  | 73,1  | 0,0   | 0,0   |
| Pays-Bas                     | 40,0                                | 58,3                                      | 0,0                                  | 1,8                                  | 0,0                                   | 33,2  | 85,6  | 53,8  | 88,6  |

|                                 | Caractéristiques du territoire      |   |                                      |                                      |                                       | Géographie et population  |   |   |   |
|---------------------------------|-------------------------------------|---|--------------------------------------|--------------------------------------|---------------------------------------|---|---|---|---|
|                                 | Plaines (% de la superficie totale) | Basses terres (% de la superficie totale) | Plateaux (% de la superficie totale) | Collines (% de la superficie totale) | Montagnes (% de la superficie totale) | Population vivant à moins de 25 km d'une frontière internationale (%) | Population vivant à moins de 75 km d'une frontière internationale (%) | Population vivant à moins de 25 km d'une côte (%) | Population vivant à moins de 75 km d'une côte (%) |
| Économie                        | 2007                                | 2007                                      | 2007                                 | 2007                                 | 2007                                  | 2000  | 2000  | 2000  | 2000  |
| Pérou                           | 24,5                                | 4,2                                       | 8,5                                  | 11,0                                 | 51,9                                  | 2,5   | 11,8  | 39,0  | 50,4  |
| Philippines                     | 0,1                                 | 26,4                                      | 0,0                                  | 56,4                                 | 17,0                                  | 0,0   | 0,0   | 78,3  | 98,9  |
| Pologne                         | 10,8                                | 63,5                                      | 12,2                                 | 10,4                                 | 3,2                                   | 12,8  | 44,0  | 5,9   | 11,2  |
| Polynésie française             | 0,0                                 | 9,2                                       | 6,2                                  | 84,5                                 | 0,0                                   | 0,0   | 0,0   | 100,0   | 100,0   |
| Portugal                        | 0,0                                 | 37,4                                      | 0,0                                  | 36,4                                 | 26,2                                  | 6,4   | 32,4  | 65,1  | 89,8  |
| Puerto Rico                     | 0,0                                 | 38,9                                      | 0,0                                  | 61,1                                 | 0,0                                   | 0,0   | 0,0   | 94,1  | 100,0   |
| Qatar                           | 79,2                                | 20,8                                      | 0,0                                  | 0,0                                  | 0,0                                   | 0,4   | 18,6  | 94,0  | 100,0   |
| République arabe syrienne       | 0,0                                 | 0,0                                       | 0,0                                  | 0,5                                  | 99,5                                  | 25,3  | 85,8  | 11,3  | 28,5  |
| République centrafricaine       | 17,6                                | 0,0                                       | 78,5                                 | 0,0                                  | 3,9                                   | 31,4  | 58,5  | 0,0   | 0,0   |
| République dominicaine          | 0,1                                 | 31,2                                      | 0,0                                  | 33,2                                 | 35,5                                  | 3,7   | 17,3  | 61,2  | 96,7  |
| République kirghize             | 0,0                                 | 0,0                                       | 0,2                                  | 0,0                                  | 99,8                                  | 55,3  | 94,9  | 0,0   | 0,0   |
| République slovaque             | 0,0                                 | 100,0                                     | 0,0                                  | 0,0                                  | 0,0                                   | 57,0  | 100,0   | 0,0   | 0,0   |
| République tchèque              | 0,0                                 | 44,1                                      | 0,0                                  | 55,9                                 | 0,0                                   | 38,3  | 88,0  | 0,0   | 0,0   |
| Roumanie                        | 0,9                                 | 37,9                                      | 0,6                                  | 21,5                                 | 39,1                                  | 20,1  | 61,5  | 3,4   | 5,1   |
| Royaume-Uni                     | 2,3                                 | 67,4                                      | 0,0                                  | 30,3                                 | 0,0                                   | 0,7   | 2,1   | 45,5  | 87,6  |
| RPD lao                         | 0,0                                 | 11,0                                      | 0,0                                  | 25,3                                 | 63,7                                  | 49,0  | 91,3  | 0,0   | 0,0   |
| Russie, Fédération de           | 10,0                                | 36,0                                      | 6,4                                  | 22,1                                 | 25,5                                  | 3,5   | 13,0  | 8,0   | 10,7  |
| Rwanda                          | 0,0                                 | 0,0                                       | 15,5                                 | 0,0                                  | 84,5                                  | 57,8  | 100,0   | 0,0   | 0,0   |
| Sainte-Lucie                    | 0,0                                 | 100,0                                     | 0,0                                  | 0,0                                  | 0,0                                   | 0,0   | 0,0   | 100,0   | 100,0   |
| Saint-Kitts-et-Nevis            | 20,3                                | 43,6                                      | 0,0                                  | 36,0                                 | 0,0                                   | 0,0   | 0,0   | 100,0   | 100,0   |
| Saint-Martin                    | 0,0                                 | 0,0                                       | 0,0                                  | 100,0                                | 0,0                                   | 100,0   | 100,0   | 0,0   | 0,0   |
| Saint-Vincent-et-les-Grenadines | 0,0                                 | 71,5                                      | 0,0                                  | 28,5                                 | 0,0                                   | 0,0   | 0,0   | 100,0   | 100,0   |
| Salomon, Iles                   | 0,0                                 | 0,0                                       | 0,0                                  | 49,4                                 | 50,6                                  | 0,0   | 0,0   | 100,0   | 100,0   |
| Salvador                        | 0,0                                 | 1,1                                       | 0,0                                  | 52,5                                 | 46,4                                  | 25,4  | 96,7  | 26,7  | 94,7  |
| Samoa                           | 0,0                                 | 8,0                                       | 0,0                                  | 92,0                                 | 0,0                                   | 0,0   | 0,0   |   |   |
| Samoa américaines               | 0,0                                 | 100,0                                     | 0,0                                  | 0,0                                  | 0,0                                   | 0,0   | 0,0   | 100,0   | 100,0   |
| Sao Tomé-et-Principe            | 0,0                                 | 0,6                                       | 31,2                                 | 35,9                                 | 32,3                                  | 0,0   | 0,0   | 100,0   | 100,0   |
| Sénégal                         | 19,7                                | 5,2                                       | 48,0                                 | 3,4                                  | 23,6                                  | 20,2  | 39,9  | 48,6  | 74,4  |
| Serbie                          | 84,2                                | 10,0                                      | 2,2                                  | 3,6                                  | 0,0                                   | ..  | ..  | ..  | ..  |
| Seychelles                      | 1,4                                 | 18,8                                      | 0,0                                  | 39,3                                 | 40,5                                  | 0,0   | 0,0   | 100,0   | 100,0   |
| Sierra Leone                    | 35,4                                | 64,6                                      | 0,0                                  | 0,0                                  | 0,0                                   | 15,0  | 68,1  | 35,0  | 55,3  |
| Singapour                       | 0,2                                 | 53,3                                      | 2,8                                  | 43,7                                 | 0,0                                   | ..  | ..  | 100,0   | 100,0   |
| Slovénie                        | 0,0                                 | 5,2                                       | 0,0                                  | 67,5                                 | 27,2                                  | 68,4  | 100,0   | 4,3   | 14,0  |
| Somalie                         | 0,1                                 | 51,4                                      | 0,0                                  | 48,4                                 | 0,0                                   | 8,0   | 25,2  | 30,5  | 52,7  |
| Soudan                          | 0,0                                 | 0,0                                       | 0,0                                  | 100,0                                | 0,0                                   | 5,9   | 14,2  | 1,8   | 2,6   |
| Sri Lanka                       | 0,0                                 | 2,8                                       | 3,7                                  | 31,6                                 | 61,8                                  | 0,0   | 0,0   | 47,3  | 88,0  |
| Suède                           | 0,0                                 | 5,3                                       | 0,0                                  | 8,0                                  | 86,7                                  | 1,0   | 7,1   | 63,9  | 82,9  |
| Suisse                          | 2,3                                 | 37,8                                      | 4,4                                  | 34,4                                 | 21,1                                  | 63,8  | 100,0   | 0,0   | 0,0   |
| Suriname                        | 29,7                                | 0,3                                       | 51,1                                 | 3,1                                  | 15,9                                  | 3,4   | 14,1  | 86,8  | 97,3  |
| Swaziland                       | 9,5                                 | 65,2                                      | 16,8                                 | 8,5                                  | 0,0                                   | 60,5  | 100,0   | 0,0   | 0,0   |
| Tadjikistan                     | 0,0                                 | 0,0                                       | 0,3                                  | 0,7                                  | 99,0                                  | 49,9  | 96,2  | 0,0   | 0,0   |
| Taiwan (Chine)                  | 0,0                                 | 5,1                                       | 0,0                                  | 12,6                                 | 82,3                                  | 0,0   | 0,0   | 71,4  | 100,0   |
| Tanzanie                        | 1,5                                 | 5,1                                       | 29,2                                 | 7,2                                  | 57,1                                  | 10,9  | 32,3  | 13,6  | 17,3  |
| Tchad                           | 35,9                                | 0,0                                       | 42,4                                 | 3,7                                  | 18,0                                  | 23,6  | 51,5  | 0,0   | 0,0   |
| Thaïlande                       | 5,0                                 | 41,1                                      | 2,3                                  | 38,4                                 | 13,2                                  | 10,5  | 34,4  | 18,2  | 37,6  |
| Timor oriental                  | ..                                  | ..  | ..                                   | ..                                   | ..                                    | ..  | ..  | ..  | ..  |
| Togo                            | 0,0                                 | 58,2                                      | 14,8                                 | 27,0                                 | 0,0                                   | 72,5  | 100,0   | 26,8  | 38,6  |
| Tonga                           | 89,3                                | 10,7                                      | 0,0                                  | 0,0                                  | 0,0                                   | 0,0   | 0,0   | 100,0   | 100,0   |
| Trinité-et-Tobago               | 0,0                                 | 100,0                                     | 0,0                                  | 0,0                                  | 0,0                                   | 0,0   | 0,0   | 100,0   | 100,0   |
| Tunisie                         | 1,2                                 | 40,5                                      | 17,4                                 | 36,4                                 | 4,4                                   | 6,6   | 22,4  | 55,8  | 79,4  |
| Turkménistan                    | 36,5                                | 34,6                                      | 11,1                                 | 8,1                                  | 9,7                                   | 27,4  | 54,9  | 0,0   | 0,0   |
| Turquie                         | 0,0                                 | 4,3                                       | 0,6                                  | 9,1                                  | 86,0                                  | 4,2   | 12,7  | 37,8  | 52,7  |
| Ukraine                         | 23,0                                | 51,1                                      | 18,1                                 | 4,3                                  | 3,5                                   | 10,1  | 41,1  | 11,2  | 16,4  |
| Uruguay                         | 17,4                                | 82,5                                      | 0,0                                  | 0,0                                  | 0,0                                   | 10,7  | 17,5  | 65,7  | 77,4  |
| Vanuatu                         | 0,3                                 | 7,9                                       | 1,4                                  | 90,4                                 | 0,0                                   | 0,0   | 0,0   | 100,0   | 100,0   |
| Venezuela, Rép. boliv. du       | 11,0                                | 31,9                                      | 4,0                                  | 27,2                                 | 25,9                                  | 3,7   | 9,8   | 35,4  | 64,8  |
| Vietnam                         | 8,4                                 | 25,3                                      | 0,0                                  | 30,5                                 | 35,9                                  | 9,9   | 44,7  | 42,0  | 73,2  |
| Yémen, Rép. du                  | 2,5                                 | 1,8                                       | 21,5                                 | 3,7                                  | 70,4                                  | 2,0   | 7,9   | 13,3  | 43,7  |
| Zambie                          | 20,3                                | 0,0                                       | 46,4                                 | 0,0                                  | 33,3                                  | 22,7  | 52,6  | 0,0   | 0,0   |
| Zimbabwe                        | 2,2                                 | 0,0                                       | 35,9                                 | 0,0                                  | 61,9                                  | 11,7  | 28,8  | 0,0   | 0,0   |



## Sources et définitions

**Tableau A1 Géographie et accès**

| Colonne  | Source                          | Notes   |
|--|---------------------------------|---|
| 1 Localisation   | CIA Factbook                    | Cette entrée présente des valeurs arrondies de latitude et de longitude permettant de localiser le centre géographique approximatif d'une entité et est basée sur le <i>Gazetteer of Conventional Names, Third Edition</i> , août 1988, <i>US Board on Geographic Names</i> et d'autres sources.  |
| 2 Superficie (km <sup>2</sup> )                              | Banque mondiale                 | Surface totale d'un pays, en ce compris les masses d'eaux continentales et les cours d'eau côtiers. Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture, <i>Production Yearbook</i> et autres fichiers.   |
| 3 Terres arables (% de la superficie)                        | Banque mondiale                 | Les terres arables incluent les terres définies par la FAO comme étant sous culture temporaire (les zones de double culture n'étant comptées qu'une fois), les alpages temporaires pour fauchage ou pâturage, les terres en exploitation maraîchère ou potagère intensive et les terres en jachère temporaire.  |
| 4 Terres forestières (% de la superficie)                    | Banque mondiale                 | Terres se trouvant sous des peuplements d'arbres naturels ou plantés, qu'ils soient productifs ou non.  |
| 5 Ligne de côte (km)   | CIA Factbook                    | Longueur totale de la ligne séparant le territoire (y compris les îles) de la mer.  |
| 6 Frontières terrestres (km)                                 | CIA Factbook                    | Longueur totale de toutes les frontières terrestres et longueurs individuelles de chaque frontière avec les pays limitrophes. Lorsqu'elles sont disponibles, les longueurs officielles publiées par les agences nationales de statistiques sont utilisées. Les méthodes de cartographie pouvant différer, les longueurs des frontières nationales mentionnées peuvent être différentes entre pays limitrophes.  |
| 7 Aéroports avec piste en dur (nombre)                       | CIA Factbook                    | Nombre total d'aéroports équipés d'une piste en dur (surfaces bétonnées ou asphaltées) par longueur. Pour les aéroports comptant plus d'une piste, seule la piste la plus longue est mentionnée et classée dans l'une des catégories suivantes : (1) plus de 3 047 m, (2) de 2 438 à 3 047 m, (3) de 1 524 à 2 437 m, (4) de 914 à 1 523 m ou (5) moins de 914 m. Seuls les aéroports dont la piste est utilisable sont pris en compte dans ce listing. Tous les aéroports ne disposent pas d'équipements de ravitaillement en carburant, de maintenance ou de contrôle du trafic aérien. |
| 8 Ports et terminaux (nombre)                                | CIA Factbook                    | Nombre de ports.  |
| 9 Densité ferroviaire (km de rails par 100 km <sup>2</sup> ) | CIA Factbook                    | Longueur totale du réseau ferroviaire et de ses composantes par écartement (large, standard, étroit et double) divisée par la taille du pays (exprimée en %).   |
| 10 Densité routière (km de route par 100 km <sup>2</sup> )   | Banque mondiale et CIA Factbook | Longueur totale du réseau routier, en ce comprises les portions revêtues et non revêtues, divisée par la taille du pays (exprimée en %).  |
| 11 Distance nationale moyenne de la capitale (km)            | Équipe du RDM 2009              | Distance moyenne avec la capitale pondérée par la population.   |

**Tableau A2 Urbanisation**

| Colonne   | Source             | Notes   |
|---|--------------------|---|
| 12 Indice d'agglomération   | Équipe du RDM 2009 | Voir chapitre 1.  |
| 13 Population urbaine (% de la pop. totale), 2000                     | ONU                | Population urbaine en tant que pourcentage de la population totale en 2000.   |
| 14 Population urbaine (% de la pop. totale), 2005                     | ONU                | Population urbaine en tant que pourcentage de la population totale en 2005.   |
| 15 Population urbaine (% de la pop. totale), 2015                     | ONU                | Population urbaine en tant que pourcentage de la population totale en 2005.   |
| 16 Densité de population (hab. par km <sup>2</sup> )                  | Banque mondiale    | Nombre d'habitants par km <sup>2</sup> .  |
| 17 Pop. dans les villes > 1 million d'hab. (% de la pop. totale)      | Banque mondiale    | Proportion de la population vivant dans des villes de plus de 1 million d'habitants.  |
| 18 Pop. dans la plus grande ville (% de la pop. urbaine)              | Banque mondiale    | Proportion de la population vivant dans la plus grande ville (en % de la population urbaine).   |
| 19 % de la pop. urbaine ayant accès à l'eau                           | Banque mondiale    | Pourcentage de la population urbaine disposant d'un accès raisonnable à une quantité adéquate d'eau provenant d'une source améliorée telle qu'un raccordement ménager, une borne-fontaine, un puits protégé, une source ou une collecte d'eaux de pluie. L'accès raisonnable est défini comme étant la disponibilité d'au moins 20 litres par personne et par jour à une source dans un rayon de 1 km de l'habitation.        |
| 20 % de la pop. rurale ayant accès à l'eau                            | Banque mondiale    | Pourcentage de la population rurale disposant d'un accès raisonnable à une quantité adéquate d'eau provenant d'une source améliorée telle qu'un raccordement ménager, une borne-fontaine, un puits protégé, une source ou une collecte d'eaux de pluie. L'accès raisonnable est défini comme étant la disponibilité d'au moins 20 litres par personne et par jour à une source dans un rayon de 1 km de l'habitation.         |
| 21 % de la pop. urbaine ayant accès à des services d'hygiène publique | Banque mondiale    | Pourcentage de la population urbaine disposant d'un accès adéquat à des installations de stockage des excréments qui empêchent le contact entre les humains, animaux et insectes et les excréments. Les équipements améliorés vont des simples latrines (protégées) aux toilettes à chasse d'eau raccordées aux égouts. Pour être effectifs, les équipements doivent être correctement construits et adéquatement entretenus. |
| 22 % de la pop. rurale ayant accès à des services d'hygiène publique  | Banque mondiale    | Pourcentage de la population rurale disposant d'un accès adéquat à des installations de stockage des excréments qui empêchent le contact entre les humains, animaux et insectes et les excréments. Les équipements améliorés vont des simples latrines (protégées) aux toilettes à chasse d'eau raccordées aux égouts. Pour être effectifs, les équipements doivent être correctement construits et suffisamment entretenus.  |

**Tableau A3 Développement territorial**

| Colonne  | Source             | Notes  |
|--|--------------------|--|
| 23 Région prospère : Nom de la région  | Équipe du RDM 2009 | Nom de la région prospère. La région prospère est définie comme étant la région avec la plus grande mesure de bien-être (revenus, consommation ou PIB) par habitant.                     |
| 24 Région prospère : Incidence de la pauvreté  | Équipe du RDM 2009 | Proportion de la population vivant sous le seuil de pauvreté.  |
| 25 Région prospère : Pauvres de la région en % du total de pauvres du pays                                     | Équipe du RDM 2009 | Proportion des pauvres du pays vivant dans la région prospère.   |
| 26 Région prospère : Mesure du bien-être dans la région (% de la mesure moyenne du bien-être dans le pays)     | Équipe du RDM 2009 | Mesure du bien-être (revenus, consommation ou PIB) par habitant dans la région prospère, par rapport à la mesure nationale du bien-être (revenus, consommation ou PIB) par habitant.     |
| 27 Région prospère : Superficie (km <sup>2</sup> )   | Statoids           | Superficie de la région prospère.  |
| 28 Région prospère : Densité de population (nombre d'hab. par km <sup>2</sup> )                                | Statoids           | Nombre d'habitants par km <sup>2</sup> dans la région prospère.  |
| 29 Région retardataire : Nom de la région  | Équipe du RDM 2009 | Nom de la région retardataire. La région retardataire est définie comme étant la région avec la plus grande mesure de bien-être (revenus, consommation ou PIB) par habitant.             |
| 30 Région retardataire : Incidence de la pauvreté  | Équipe du RDM 2009 | Proportion de la population vivant sous le seuil de pauvreté.  |
| 31 Région retardataire : Pauvres de la région en % du total de pauvres du pays                                 | Équipe du RDM 2009 | Proportion des pauvres du pays vivant dans la région retardataire.   |
| 32 Région retardataire : Mesure du bien-être dans la région (% de la mesure moyenne du bien-être dans le pays) | Équipe du RDM 2009 | Mesure du bien-être (revenus, consommation ou PIB) par habitant dans la région retardataire, par rapport à la mesure nationale du bien-être (revenus, consommation ou PIB) par habitant. |
| 33 Région retardataire : Superficie (km <sup>2</sup> )   | Statoids           | Superficie de la région retardataire.  |
| 34 Région retardataire : Densité de population (nombre d'hab. par km <sup>2</sup> )                            | Statoids           | Nombre d'habitants par km <sup>2</sup> dans la région retardataire.  |

**Tableau A4 Intégration internationale**

| Colonne   | Source                           | Notes   |
|---|----------------------------------|---|
| 35 Pays dont les ressortissants ont besoin d'un visa pour visiter ce pays           | Neumayer (2005)                  | Nombre de pays dont les ressortissants ont besoin d'un visa pour entrer dans ce pays.   |
| 36 Pays pour lesquels les ressortissants de ce pays ont besoin d'un visa            | Neumayer (2005)                  | Pays pour lesquels les ressortissants de ce pays ont besoin d'un visa.  |
| 37 Coût d'obtention du passeport par rapport au RNB par habitant                    | McKenzie (2005)                  | Prix d'un passeport standard par rapport au RNB par habitant.   |
| 38 Stock migratoire international (% d'étrangers)                                   | Banque mondiale                  | Le stock migratoire est le nombre de personnes nées dans un pays autre que celui dans lequel elles vivent. Ceci inclut les réfugiés.                            |
| 39 Trafic vocal international (entrant et sortant, minutes par personne)            | Banque mondiale                  | Le trafic vocal international est la somme des communications téléphoniques internationales entrantes et sortantes (en minutes).                                |
| 40 Bande passante internationale Internet (bits par personne)                       | Banque mondiale                  | La bande passante internationale Internet est la capacité contractuelle des connections internationales entre pays pour le trafic Internet.                     |
| 41 Coût moyen d'un appel téléphonique vers les É.-U. (dollars EU par trois minutes) | Banque mondiale                  | Le coût moyen d'un appel téléphonique vers les É.-U. est le coût d'un appel à partir d'une ligne fixe, aux heures pleines, d'un pays donné vers les États-Unis. |
| 42 Échanges totaux en tant que part du PIB  | Banque mondiale                  | Les échanges sont la somme des exportations et importations de biens et de services mesurée en tant que part du produit intérieur brut.                         |
| 43 Indice de difficulté d'expédition  | Doing Business (Banque mondiale) | Indicateur des difficultés d'expédition (délais aux frontières, contrôles, frais, formalités, etc.)   |
| 44 Tarifs/obligations douaniers moyens (% de la valeur importée)                    | Banque mondiale                  | Tarifs moyens.  |
| 45 Part des échanges avec pays voisins (% du total des échanges)                    | Équipe du RDM 2009               | Échanges avec les pays voisins en tant que part des échanges totaux du pays (calculs basés sur les données COMTRADE).   |

**Tableau A5 Autres indicateurs**

| Colonne   | Source             | Notes  |
|---|--------------------|--|
| 46 % terrains : plaines                                 | Nelson (2007)      | Pourcentage de plaine par rapport à la surface totale.                                     |
| 47 % terrains : basses terres                           | Nelson (2007)      | Pourcentage de basses terres par rapport à la surface totale.                              |
| 48 % terrains : plateaux                                | Nelson (2007)      | Pourcentage de plateaux par rapport à la surface totale.                                   |
| 49 % terrains : collines                                | Nelson (2007)      | Pourcentage de collines par rapport à la surface totale.                                   |
| 50 % terrains : montagnes                               | Nelson (2007)      | Pourcentage de montagnes par rapport à la surface totale.                                  |
| 51 Pop. à moins de 25 km d'une frontière internationale | Équipe du RDM 2009 | Proportion de la population totale vivant à moins de 25 km d'une frontière internationale. |
| 52 Pop. à moins de 75 km d'une frontière internationale | Équipe du RDM 2009 | Proportion de la population totale vivant à moins de 75 km d'une frontière internationale. |
| 53 Pop. à moins de 25 km d'une côte                     | Équipe du RDM 2009 | Proportion de la population totale vivant à moins de 25 km d'une côte (littoral).          |
| 54 Pop. à moins de 75 km d'une côte                     | Équipe du RDM 2009 | Proportion de la population totale vivant à moins de 75 km d'une côte (littoral).          |

# Grands indicateurs du développement dans le monde

Dans l'édition de cette année, les données sont présentées dans cinq tableaux comportant des données socioéconomiques comparatives pour plus de 130 économies de l'année la plus récente pour laquelle ces données sont disponibles et, pour certains indicateurs, d'une année antérieure. Un tableau additionnel présente les indicateurs de base pour 77 économies pour lesquelles les données sont éparées ou dont la population est inférieure à 3 millions d'habitants.

Les indicateurs présentés ici constituent une sélection parmi plus de 800 des *Indicateurs du développement dans le monde 2008*. Publiés annuellement, les Indicateurs du développement dans le monde (IDM) fournissent une vue d'ensemble du processus de développement. Les six sections des IDM reconnaissent la contribution d'un large éventail de facteurs : les progrès dans les objectifs du Millénaire pour le développement et le développement du capital humain, la durabilité environnementale, la performance macroéconomique, le développement du secteur privé et le climat de l'investissement, et les relations mondiales qui influencent l'environnement externe pour le développement.

Les *Indicateurs du développement dans le monde* sont complétés d'une base de données publiée séparément et qui donne accès à plus de 1 000 tableaux de données et 800 séries chronologiques d'indicateurs pour 222 économies et régions. Cette base de données est disponible via souscription électronique (*WDI Online*) ou sur cédérom.

## Sources de données et méthodologie

Les données socioéconomiques et environnementales présentées ici proviennent de plusieurs sources : des données primaires rassemblées par la Banque mondiale, des publications statistiques de pays membres, des instituts de recherche ainsi que des organisations internationales telles

que les Nations Unies et ses agences spécialisées, le Fonds monétaire international (FMI) et l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) (voir les *Sources de données* suivant les *Notes techniques* pour une liste complète). Bien que les normes internationales de couverture, définition et classification s'appliquent à la plupart des statistiques fournies par les pays et organisations internationales, il subsiste inévitablement des différences aux points de vue de la chronologie et de la fiabilité, dues aux différences de capacité et de ressources affectées à la récolte des données de base. Pour certains sujets, des sources contradictoires nécessitent un examen par le personnel de la Banque mondiale pour s'assurer que ce sont les données les plus fiables qui sont présentées. Dans certains cas, lorsque les données disponibles sont jugées trop douteuses et ne respectent pas les normes internationales, ces données ne sont pas présentées.

Les données présentées rejoignent généralement celles des *Indicateurs du développement dans le monde 2008*. Toutefois, elles ont été révisées et mises à jour partout où une information plus récente est devenue disponible. Les différences peuvent également refléter des révisions de séries historiques ou des changements de méthodologie. Des données de différentes générations peuvent ainsi être publiées dans différentes éditions des publications de la Banque mondiale. Nous recommandons donc au lecteur de ne pas compiler des séries de données provenant de plusieurs éditions de la même publication. Des données de série chronologiques cohérentes sont disponibles sur le cédérom des *Indicateurs du développement dans le monde 2008* et via *WDI Online*.

Tous les signes « dollar » (\$) expriment des dollars américains actuels, sauf indication contraire. Les diverses méthodes utilisées pour la conversion des devises nationales sont décrites dans les *Notes techniques*.

La vocation première de la Banque mondiale étant de fournir des prêts et des conseils de politique à ses membres à revenus faibles et intermédiaires, les thèmes couverts par ces tableaux se concentrent principalement sur ces économies. Lorsqu'elles sont disponibles, des informations concernant les pays à revenus élevés sont également fournies à titre de comparaison. Pour plus d'information sur les économies à revenus élevés, les lecteurs peuvent s'orienter vers les publications statistiques nationales et les publications de l'OCDE et de l'Union européenne.

### Classification des économies et chiffres récapitulatifs

Les chiffres récapitulatifs figurant en bas de la plupart des tableaux incluent des économies classées par revenus par habitant et par région. Le revenu national brut (RNB) par habitant est utilisé pour déterminer les catégories de revenus suivantes : faibles revenus, 935 \$ ou moins en 2007 ; revenus intermédiaires, entre 936 et 11 455 \$ ; revenus élevés, 11 456 \$ ou plus. Une distinction supplémentaire est pratiquée, au RNB par habitant de 3 705 \$, entre les économies des tranches supérieure et inférieure des revenus intermédiaires. La classification des économies sur base des revenus par habitant s'effectue annuellement. La composition en pays des groupes de revenus peut donc varier entre les années. Lorsque ces changements dans la classification s'appuient sur des estimations plus récentes, les agrégés basés sur les nouvelles classifications de revenus sont recalculés pour toutes les périodes passées, afin de garantir qu'une série chronologique cohérente soit maintenue. Voir en fin de volume le tableau de classification des économies dans chaque groupe (y compris celles dont la population est inférieure à 3 millions d'habitants).

Les chiffres récapitulatifs sont soit des totaux (désignés par un **t** si les agrégés incluent des estimations remplaçant les données manquantes ou des pays non répondants, ou par un **s** dans le cas de simple somme des données disponibles), soit des moyennes pondérées (**w**), soit des valeurs médianes (**m**) calculées par groupe d'économies. Les données concernant les pays exclus des tableaux principaux (et qui figurent dans le tableau 5) ont été incluses dans les chiffres récapitulatifs lorsqu'elles étaient disponibles ou en partant de la supposition qu'elles ont suivi la tendance de celles des pays répondants. La normalisation de la couverture des pays pour chaque période présentée permet d'obtenir une mesure agrégée plus cohérente. Toutefois, lorsque l'information manquante représente le tiers ou plus de l'estimation globale, la mesure du groupe est signalée comme étant non disponible.

La section consacrée aux *Méthodes statistiques* dans les *Notes techniques* fournit de plus amples informations sur les méthodes d'agrégation. Les pondérations utilisées pour les agrégés sont listées dans les notes techniques de chaque tableau.

### Terminologie et couverture des pays

Le terme *pays* n'implique pas une indépendance politique mais peut faire référence à tout territoire pour lequel les autorités fournissent des statistiques sociales ou économiques séparées. Les données sont présentées pour les économies telles qu'elles étaient constituées en 2007, tandis que les données historiques sont révisées afin de refléter les arrangements politiques actuels. Les tableaux comportent cependant des exceptions. Sauf indication contraire, les données de la Chine n'incluent pas celles pour Hong Kong (Chine), Macao (Chine) et Taiwan (Chine). Les données de l'Indonésie incluent celles du Timor oriental jusqu'à la fin 1999, sauf indication contraire. Le Monténégro a déclaré son indépendance de la Serbie et Monténégro le 3 juin 2006. Lorsqu'elles sont disponibles, les données de la Serbie et du Monténégro sont présentées séparément. *Toutefois, certains indicateurs pour la Serbie continuent à inclure des données pour le Monténégro jusqu'en 2005 ; ces données sont présentées en notes de pied dans les tableaux concernés.* En outre, les données de la plupart des indicateurs concernant la Serbie à partir de 1999 excluent celles du Kosovo, un territoire situé au sein de la Serbie mais qui se trouve sous administration internationale, conformément à la résolution 1244 du Conseil de sécurité de l'ONU (1999) ; toute exception est signalée.

### Notes techniques

La qualité des données et les comparaisons inter-pays étant souvent problématiques, nous conseillons au lecteur de consulter les *Notes techniques*, le tableau sur la *Classification des économies par région et revenus* et les notes de pied des tableaux. Pour une documentation plus extensive, voir les *Indicateurs du développement dans le monde 2008*.

Le lecteur peut trouver plus d'information sur les IDM 2008 et commander en ligne, par fax ou par téléphone comme suit.

Pour plus d'information et pour commander en ligne : <http://www.worldbank.org/data/wdi2008/index.htm>.

Pour commander par téléphone ou fax : 1-800-645-7247 ou 703-661-1580 ; fax : 703-661-1501.

Pour commander par lettre : Banque mondiale, P.O. Box 960, Herndon, VA 20172-0960, États-Unis.



## Classification des économies par région et revenus, pour l'année 2009

| Afrique subsaharienne     |     | Amérique latine et Caraïbes       |     | Asie du Sud                            |     | Revenus élevés, OCDE          |  |
|---------------------------|-----|-----------------------------------|-----|--|-----|-------------------------------|--|
| Afrique du Sud            | RIS | Argentine                         | RIS | Afghanistan                            | RF  | Allemagne                     |  |
| Angola                    | RII | Belize                            | RIS | Bangladesh                             | RF  | Australie                     |  |
| Bénin                     | RF  | Bolivie                           | RII | Bhoutan                                | RII | Autriche                      |  |
| Botswana                  | RIS | Brésil                            | RIS | Inde                                   | RII | Belgique                      |  |
| Burkina Faso              | RF  | Chili                             | RIS | Maldives                               | RII | Canada                        |  |
| Burundi                   | RF  | Colombie                          | RII | Népal                                  | RF  | Corée, Rép. de                |  |
| Cameroun                  | RII | Costa Rica                        | RIS | Pakistan                               | RF  | Danemark                      |  |
| Cap-Vert                  | RII | Cuba                              | RIS | Sri Lanka                              | RII | Espagne                       |  |
| Comores                   | RF  | Dominique                         | RIS |  |     | États-Unis                    |  |
| Congo, Rép. dém. du       | RF  | Équateur                          | RII |  |     | Finlande                      |  |
| Congo, Rép. du            | RII | Grenade                           | RIS | <b>Europe et Asie centrale</b>         |     | France                        |  |
| Côte d'Ivoire             | RF  | Guatemala                         | RII | Albanie                                | RII | Grèce                         |  |
| Érythrée                  | RF  | Guyana                            | RII | Arménie                                | RII | Hongrie                       |  |
| Éthiopie                  | RF  | Haïti                             | RF  | Azerbaïdjan                            | RII | Irlande                       |  |
| Gabon                     | RIS | Honduras                          | RII | Bélarus                                | RIS | Islande                       |  |
| Gambie                    | RF  | Jamaïque                          | RIS | Bosnie et Herzégovine                  | RII | Italie                        |  |
| Ghana                     | RF  | Mexique                           | RIS | Bulgarie                               | RIS | Japon                         |  |
| Guinée-Bissau             | RF  | Nicaragua                         | RII | Croatie                                | RIS | Luxembourg                    |  |
| Kenya                     | RF  | Panama                            | RIS | Géorgie                                | RII | Norvège                       |  |
| Lesotho                   | RII | Paraguay                          | RII | Kazakhstan                             | RIS | Nouvelle-Zélande              |  |
| Libéria                   | RF  | Pérou                             | RII | Lettonie                               | RIS | Pays-Bas                      |  |
| Madagascar                | RF  | Rép. dominicaine                  | RII | Lituanie                               | RIS | Portugal                      |  |
| Malawi                    | RF  | Sainte-Lucie                      | RIS | Macédoine, ERY                         | RII | République slovaque           |  |
| Mali                      | RF  | Saint-Kitts-et-Nevis              | RIS | Moldavie                               | RII | République tchèque            |  |
| Maurice                   | RIS | Saint-Vincent-et-les-Grenadines   | RIS | Monténégro                             | RIS | Royaume-Uni                   |  |
| Mauritanie                | RF  | Salvador                          | RII | Ouzbékistan                            | RF  | Suède                         |  |
| Mayotte                   | RIS | Suriname                          | RIS | Pologne                                | RIS | Suisse                        |  |
| Mozambique                | RF  | Uruguay                           | RIS | Rép. kirghize                          | RF  |                               |  |
| Namibie                   | RII | Venezuela, Rép. boliv. du         | RIS | Roumanie                               | RIS |                               |  |
| Niger                     | RF  |                                   |     | Russie, Féd. de                        | RIS | <b>Revenus élevés, autres</b> |  |
| Nigeria                   | RF  |                                   |     | Serbie                                 | RIS | Andorre                       |  |
| Ouganda                   | RF  | <b>Asie de l'Est et Pacifique</b> |     | Tadjikistan                            | RF  | Anglo-Normandes, Iles         |  |
| République centrafricaine | RF  | Cambodge                          | RF  | Turkménistan                           | RII | Antigua-et-Barbuda            |  |
| Rwanda                    | RF  | Chine                             | RII | Turquie                                | RIS | Antilles néerlandaises        |  |
| Sao Tomé-et-Principe      | RF  | Corée, Rép. dém. de               | RF  | Ukraine                                | RII | Arabie saoudite               |  |
| Sénégal                   | RF  | Fidji                             | RIS |  |     | Aruba                         |  |
| Seychelles                | RIS | Indonésie                         | RII | <b>Moyen-Orient et Afrique du Nord</b> |     | Bahamas                       |  |
| Sierra Leone              | RF  | Kiribati                          | RII | Algérie                                | RII | Bahreïn                       |  |
| Somalie                   | RF  | Malaisie                          | RIS | Cisjordanie et Gaza                    | RII | Barbade                       |  |
| Soudan                    | RII | Marshall, Iles                    | RII | Djibouti                               | RII | Bermudes                      |  |
| Swaziland                 | RII | Micronésie, États fédérés de      | RII | Égypte, Rép. arabe d'                  | RII | Brunei Darussalam             |  |
| Tanzanie                  | RF  | Mongolie                          | RII | Irak                                   | RII | Caïman, Iles                  |  |
| Tchad                     | RF  | Myanmar                           | RF  | Iran, Rép. islamique d'                | RII | Chypre                        |  |
| Togo                      | RF  | Palaos                            | RIS | Jordanie                               | RII | Émirats arabes unis           |  |
| Zambie                    | RF  | Papouasie-Nouvelle-Guinée         | RF  | Liban                                  | RIS | Estonie                       |  |
| Zimbabwe                  | RF  | Philippines                       | RII | Maroc                                  | RII | Féroé, Iles                   |  |
|                           |     | RDP lao                           | RF  | Rép. arabe syrienne                    | RII | Groenland                     |  |
|                           |     | Salomon, Iles                     | RF  | Tunisie                                | RII | Guam                          |  |
|                           |     | Samoa                             | RII | Yémen, Rép. du                         | RF  | Guinée équatoriale            |  |
|                           |     | Samoa américaines                 | RIS |  |     | Hong Kong (Chine)             |  |
|                           |     | Thaïlande                         | RII |  |     | Iles Vierges (É.-U.)          |  |
|                           |     | Timor oriental                    | RII |  |     | Israël                        |  |
|                           |     | Tonga                             | RII |  |     | Koweït                        |  |
|                           |     | Vanuatu                           | RII |  |     | Liechtenstein                 |  |
|                           |     | Vietnam                           | RF  |  |     | Macao (Chine)                 |  |
|                           |     |                                   |     |  |     | Malte                         |  |
|                           |     |                                   |     |  |     | Man, Ile de                   |  |
|                           |     |                                   |     |  |     | Mariannes du Nord, Iles       |  |
|                           |     |                                   |     |  |     | Monaco                        |  |
|                           |     |                                   |     |  |     | Nouvelle-Calédonie            |  |
|                           |     |                                   |     |  |     | Oman                          |  |
|                           |     |                                   |     |  |     | Polynésie française           |  |
|                           |     |                                   |     |  |     | Puerto Rico                   |  |
|                           |     |                                   |     |  |     | Qatar                         |  |
|                           |     |                                   |     |  |     | Saint-Marin                   |  |
|                           |     |                                   |     |  |     | Singapour                     |  |
|                           |     |                                   |     |  |     | Slovénie                      |  |
|                           |     |                                   |     |  |     | Taiwan (Chine)                |  |
|                           |     |                                   |     |  |     | Trinité-et-Tobago             |  |

Ce tableau classe toutes les économies membres de la Banque mondiale et toutes les autres économies possédant une population de plus de 30 000 habitants. Les économies sont divisées en groupes de revenus selon leur PIB par habitant de 2007, calculé en utilisant la méthode de l'Atlas de la Banque mondiale. Les groupes sont : les revenus faibles (RF), 935 \$ ou moins ; la tranche inférieure des revenus intermédiaires (RII), entre 936 et 3 705 \$ ; la tranche supérieure des revenus intermédiaires (RIS), entre 3 706 et 11 455 \$ ; et les revenus élevés, 11 456 \$ ou plus.

Source : données de la Banque mondiale.

Tableau 1 Indicateurs clés du développement

|                         | Population       |   |  | Population<br>âgée d'entre<br>0 et 14 ans<br>(%)<br>2007 | RNB <sup>a</sup>           |                                 | RNB PPA <sup>b</sup>       |                                 | Croissance<br>du PIB par<br>hab. (%)<br>2006-2007 | Espérance de vie<br>à la naissance |                            | Taux<br>d'alpha-<br>bétisation<br>des adultes<br>(15 ans et<br>plus) (%)<br>2006 | Émissions<br>de dioxyde<br>de carbone<br>par hab.<br>(tonnes)<br>2004 |
|-------------------------|------------------|---|--|--|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------------------|---|------------------------------------|----------------------------|--|---|
|                         | Millions<br>2007 | Croissance<br>annuelle<br>moyenne<br>(%)<br>2000-07 | Densité<br>(hab./km <sup>2</sup> )<br>2007 |  | Milliards<br>de \$<br>2007 | Par<br>habitant<br>(\$)<br>2007 | Milliards<br>de \$<br>2007 | Par<br>habitant<br>(\$)<br>2007 |   | Hommes<br>(années)<br>2006         | Femmes<br>(années)<br>2006 |  |   |
| Afghanistan             | ..               | ..  | ..   | ..   | 10,1                       | .. <sup>c</sup>                 | 27,2 <sup>d</sup>          | .. <sup>d</sup>                 | ..  | ..                                 | ..                         | ..   | 0   |
| Afrique du Sud          | 48               | 1,1   | 39   | 32   | 274                        | 5 760                           | 454,8                      | 9 560                           | 4,4   | 49                                 | 53                         | ..   | 9,4   |
| Albanie                 | 3                | 0,5   | 116  | 25   | 10,5                       | 3 290                           | 20,9                       | 6 580                           | 5,7   | 73                                 | 80                         | 99   | 1,2   |
| Algérie                 | 34               | 1,5   | 14   | 28   | 122,5                      | 3 620                           | 258,8 <sup>d</sup>         | 7 640 <sup>d</sup>              | 1,6   | 71                                 | 73                         | 70   | 6   |
| Allemagne               | 82               | 0,0f  | 236  | 14   | 3 197,0                    | 38 860                          | 2 782,7                    | 33 820                          | 2,6   | 76                                 | 82                         | ..   | 9,8   |
| Angola                  | 17               | 2,9   | 14   | 46   | 43,6                       | 2 560                           | 74,9                       | 4 400                           | 20,1  | 41                                 | 44                         | 67   | 0,5   |
| Arabie saoudite         | 24               | 2,3   | 12   | 34   | 373,5                      | 15 440                          | 554,3                      | 22 910                          | 1,2   | 71                                 | 75                         | 83   | 13,7  |
| Argentine               | 40               | 1   | 14   | 26   | 238,9                      | 6 050                           | 513                        | 12 990                          | 7,6   | 71                                 | 79                         | 97   | 3,7   |
| Arménie                 | 3                | -0,4  | 106  | 19   | 7,9                        | 2 640                           | 17,7                       | 5 900                           | 14  | 68                                 | 75                         | 99   | 1,2   |
| Australie               | 21               | 1,3   | 3  | 19   | 755,8                      | 35 960                          | 700,6                      | 33 340                          | 2,9   | 79                                 | 83                         | ..   | 16,2  |
| Autriche                | 8                | 0,5   | 101  | 15   | 355,1                      | 42 700                          | 316,8                      | 38 090                          | 3   | 77                                 | 83                         | ..   | 8,5   |
| Azerbaïdjan             | 9                | 0,9   | 104  | 23   | 21,9                       | 2 550                           | 54,6                       | 6 370                           | 18  | 70                                 | 75                         | ..   | 3,8   |
| Bangladesh              | 159              | 1,8   | 1 218                                      | 34   | 75,1                       | 470                             | 212,7                      | 1 340                           | 4,8   | 63                                 | 65                         | 47   | 0,3   |
| Bélarus                 | 10               | -0,4  | 47   | 15   | 40,9                       | 4 220                           | 104,2                      | 10 740                          | 8,5   | 63                                 | 74                         | ..   | 6,6   |
| Belgique                | 11               | 0,5   | 352  | 17   | 432,5                      | 40 710                          | 373,1                      | 35 110                          | 2,1   | 77                                 | 82                         | ..   | 9,7   |
| Bénin                   | 9                | 3,2   | 82   | 44   | 5,1                        | 570                             | 11,9                       | 1 310                           | 1,5   | 55                                 | 57                         | 35   | 0,3   |
| Bolivie                 | 10               | 1,9   | 9  | 37   | 12                         | 1 260                           | 39,4                       | 4 140                           | 2,8   | 63                                 | 67                         | 87   | 0,8   |
| Bosnie-Herzégovine      | 4                | 0,3   | 74   | 17   | 14,3                       | 3 790                           | 28,6                       | 7 280                           | 6,8   | 72                                 | 77                         | 97   | 4   |
| Brésil                  | 192              | 1,4   | 23   | 27   | 1 133,0                    | 5 910                           | 1 795,7                    | 9 370                           | 4,2   | 69                                 | 76                         | 89   | 1,8   |
| Bulgarie                | 8                | -0,8  | 70   | 13   | 35,1                       | 4 590                           | 85,4                       | 11 180                          | 6,9   | 69                                 | 76                         | 98   | 5,5   |
| Burkina Faso            | 15               | 3,1   | 54   | 46   | 6,4                        | 430                             | 16,5                       | 1 120                           | 1   | 50                                 | 53                         | 24   | 0,1   |
| Burundi                 | 8                | 3,5   | 331  | 44   | 0,9                        | 110                             | 2,8                        | 330                             | -0,3  | 48                                 | 50                         | 59   | 0   |
| Cambodge                | 14               | 1,8   | 82   | 36   | 7,9                        | 540                             | 24,5                       | 1 690                           | 8,4   | 57                                 | 61                         | 74   | 0   |
| Cameroun                | 19               | 2,2   | 40   | 41   | 19,5                       | 1 050                           | 39,2                       | 2 120                           | 1,3   | 50                                 | 51                         | 68   | 0,2   |
| Canada                  | 33               | 1   | 4  | 17   | 1 300,0                    | 39 420                          | 1 164,2                    | 35 310                          | 1,7   | 78                                 | 83                         | ..   | 20  |
| Chili                   | 17               | 1,1   | 22   | 24   | 138,6                      | 8 350                           | 209                        | 12 590                          | 4,1   | 75                                 | 81                         | 96   | 3,9   |
| Chine                   | 1 320            | 0,6   | 142  | 21   | 3 120,9                    | 2 360                           | 7 083,5                    | 5 370                           | 11,2  | 70                                 | 74                         | 91   | 3,9   |
| Cisjordanie et Gaza     | 4                | 3,8   | 643  | 45   | 4,5                        | 1 230                           | ..                         | ..                              | -4,9  | 71                                 | 74                         | 92   | ..  |
| Colombie                | 46               | 1,4   | 42   | 29   | 149,9                      | 3 250                           | 306,2                      | 6 640                           | 6,2   | 69                                 | 76                         | 93   | 1,2   |
| Congo, Rép. dém. du     | 62               | 3   | 28   | 47   | 8,6                        | 140                             | 17,9                       | 290                             | 3,5   | 45                                 | 47                         | 67   | 0   |
| Congo, Rép. du          | 4                | 2,3   | 11   | 42   | 5,8                        | 1 540                           | 10,4                       | 2 750                           | -3,6  | 54                                 | 56                         | 85   | 1   |
| Corée, Rép. de          | 49               | 0,5   | 492  | 18   | 955,8                      | 19 690                          | 1 201,1                    | 24 750                          | 4,7   | 75                                 | 82                         | ..   | 9,7   |
| Costa Rica              | 4                | 1,8   | 87   | 27   | 24,8                       | 5 560                           | 47,7 <sup>d</sup>          | 10 700 <sup>d</sup>             | 4,8   | 76                                 | 81                         | 95   | 1,5   |
| Côte d'Ivoire           | 19               | 1,7   | 61   | 41   | 17,5                       | 910                             | 30,7                       | 1 590                           | -0,1  | 47                                 | 49                         | 49   | 0,3   |
| Croatie                 | 4                | -0,2  | 79   | 15   | 46,4                       | 10 460                          | 66,8                       | 15 050                          | 5,6   | 73                                 | 79                         | 98   | 5,3   |
| Danemark                | 5                | 0,3   | 129  | 19   | 299,8                      | 54 910                          | 200,6                      | 36 740                          | 1,4   | 76                                 | 80                         | ..   | 9,8   |
| Égypte, Rép. arabe d'   | 75               | 1,8   | 76   | 33   | 119,4                      | 1 580                           | 407,6                      | 5 400                           | 5,2   | 69                                 | 73                         | 71   | 2,2   |
| Émirats arabes unis     | 4                | 4,2   | 52   | 20   | ..                         | .. <sup>k</sup>                 | ..                         | ..                              | 4,4   | 77                                 | 82                         | 89   | 37,8  |
| Équateur                | 13               | 1,2   | 48   | 32   | 41,2                       | 3 080                           | 93,9                       | 7 040                           | 0,9   | 72                                 | 78                         | 91   | 2,3   |
| Érythrée                | 5                | 3,9   | 48   | 43   | 1,1                        | 230                             | 2,5 <sup>d</sup>           | 520 <sup>d</sup>                | -2,3  | 55                                 | 60                         | ..   | 0,2   |
| Espagne                 | 45               | 1,6   | 90   | 15   | 1 321,8                    | 29 450                          | 1 351,1                    | 30 110                          | 2   | 78                                 | 84                         | ..   | 7,7   |
| États-Unis              | 302              | 0,9   | 33   | 20   | 13 886,5                   | 46 404                          | 13 829,0                   | 45 850                          | 1,5   | 75                                 | 81                         | ..   | 20,6  |
| Éthiopie                | 79               | 2,6   | 79   | 44   | 17,6                       | 220                             | 61,7                       | 780                             | 8,4   | 51                                 | 54                         | 36   | 0,1   |
| Finlande                | 5                | 0,3   | 17   | 17   | 234,8                      | 44 400                          | 186,5                      | 35 270                          | 4   | 76                                 | 83                         | ..   | 12,6  |
| France                  | 62               | 0,7   | 112  | 18   | 2 447,1                    | 38 500 <sup>g</sup>             | 2 065,4                    | 33 470                          | 1,6   | 77                                 | 84                         | ..   | 6,2   |
| Géorgie                 | 4                | -1,0  | 63   | 18   | 9,3                        | 2 120                           | 21                         | 4 770                           | 13,4  | 67                                 | 75                         | ..   | 0,9   |
| Ghana                   | 23               | 2,2   | 103  | 38   | 13,9                       | 590                             | 31,2                       | 1 330                           | 4,3   | 59                                 | 60                         | 58   | 0,3   |
| Grèce                   | 11               | 0,4   | 87   | 14   | 331,7                      | 29 630                          | 364,1                      | 32 520                          | 3,6   | 77                                 | 82                         | 96   | 8,7   |
| Guatemala               | 13               | 2,5   | 123  | 43   | 32,6                       | 2 440                           | 60,4 <sup>d</sup>          | 4 520 <sup>d</sup>              | 3,2   | 66                                 | 74                         | 69   | 1   |
| Guinée                  | 9                | 1,9   | 38   | 43   | 3,7                        | 400                             | 10,5                       | 1 120                           | -0,6  | 54                                 | 57                         | 29   | 0,2   |
| Haïti                   | 10               | 1,6   | 349  | 37   | 5,4                        | 560                             | 11,1 <sup>d</sup>          | 1 150 <sup>d</sup>              | 1,4   | 59                                 | 62                         | ..   | 0,2   |
| Honduras                | 7                | 1,9   | 63   | 39   | 11,3                       | 1 600                           | 25,7 <sup>d</sup>          | 3 620 <sup>d</sup>              | 4,5   | 66                                 | 73                         | 80   | 1,1   |
| Hong Kong (Chine)       | 7                | 0,5   | 6 647                                      | 14   | 218,9                      | 31 610                          | 305,1                      | 44 050                          | 5,3   | 79                                 | 85                         | ..   | 5,5   |
| Hongrie                 | 10               | -0,2  | 112  | 15   | 116,3                      | 11 570                          | 175,2                      | 17 430                          | 1,5   | 69                                 | 77                         | ..   | 5,7   |
| Inde                    | 1 123            | 1,4   | 378  | 32   | 1 069,4                    | 950                             | 3 078,7                    | 2 740                           | 7,7   | 63                                 | 66                         | 61   | 1,2   |
| Indonésie               | 226              | 1,3   | 125  | 28   | 373,1                      | 1 650                           | 807,9                      | 3 580                           | 5,1   | 66                                 | 70                         | 90   | 1,7   |
| Irak                    | ..               | ..  | ..   | ..   | ..                         | .. <sup>g</sup>                 | ..                         | ..                              | ..  | ..                                 | ..                         | ..   | 3   |
| Iran, Rép. islamique d' | 71               | 1,5   | 44   | 27   | 246,5                      | 3 470                           | 766,9                      | 10 800                          | 6,2   | 69                                 | 72                         | 82   | 6,4   |
| Irlande                 | 4                | 2   | 63   | 21   | 210,2                      | 48 140                          | 161,7                      | 37 040                          | 2,8   | 77                                 | 82                         | ..   | 10,4  |
| Israël                  | 7                | 1,9   | 331  | 28   | 157,1                      | 21 900                          | 186                        | 25 930                          | 3,4   | 78                                 | 82                         | ..   | 10,5  |
| Italie                  | 59               | 0,6   | 202  | 14   | 1 991,3                    | 33 540                          | 1 775,3                    | 29 900                          | 0,8   | 78                                 | 84                         | 98   | 7,7   |
| Japon                   | 128              | 0,1   | 351  | 14   | 4 813,3                    | 37 670                          | 4 420,6                    | 34 600                          | 2,1   | 79                                 | 86                         | ..   | 9,8   |
| Jordanie                | 6                | 2,5   | 65   | 36   | 16,3                       | 2 850                           | 29,5                       | 5 160                           | 2,6   | 71                                 | 74                         | 91   | 3,1   |
| Kazakhstan              | 15               | 0,6   | 6  | 24   | 78,3                       | 5 060                           | 150,1                      | 9 700                           | 7,3   | 61                                 | 72                         | ..   | 13,3  |
| Kenya                   | 38               | 2,6   | 66   | 43   | 25,6                       | 680                             | 57,8                       | 1 540                           | 4,1   | 52                                 | 55                         | 74   | 0,3   |
| Liban                   | 4                | 1,2   | 401  | 28   | 23,7                       | 5 770                           | 41,2                       | 10 050                          | 1   | 70                                 | 74                         | ..   | 4,1   |
| Libéria                 | 4                | 2,9   | 39   | 47   | 0,6                        | 150                             | 1,1                        | 290                             | 4,3   | 44                                 | 46                         | 52   | 0,1   |
| Libya                   | 6                | 2   | 4  | 30   | 55,5                       | 9 010                           | 90,6 <sup>d</sup>          | 14 710 <sup>d</sup>             | 4,8   | 71                                 | 77                         | 84   | 10,3  |
| Lituanie                | 3                | -0,5  | 54   | 16   | 33,5                       | 9 920                           | 58                         | 17 180                          | 9,4   | 65                                 | 77                         | 100  | 3,9   |
| Madagascar              | 20               | 2,8   | 34   | 43   | 6,3                        | 320                             | 18,2                       | 920                             | 3,7   | 57                                 | 61                         | 71   | 0,2   |
| Malaisie                | 27               | 1,9   | 81   | 30   | 173,7                      | 6 540                           | 360,2                      | 13 570                          | 4   | 72                                 | 76                         | 89   | 7   |
| Malawi                  | 14               | 2,6   | 148  | 47   | 3,5                        | 250                             | 10,5                       | 750                             | 4,7   | 47                                 | 48                         | ..   | 0,1   |
| Mali                    | 12               | 3   | 10   | 48   | 6,1                        | 500                             | 12,8                       | 1 040                           | -0,3  | 52                                 | 56                         | 24   | 0,1   |
| Maroc                   | 31               | 1,2   | 69   | 29   | 69,4                       | 2 250                           | 123,3                      | 3 990                           | 1,1   | 69                                 | 73                         | 52   | 1,4   |
| Mauritanie              | 3                | 2,8   | 3  | 40   | 2,6                        | 840                             | 6,3                        | 2 010                           | -0,6  | 62                                 | 66                         | 51   | 0,9   |

|                                   | Population       |   |  | Population<br>âgée d'entre<br>0 et 14 ans<br>(%)<br>2007 | RNB <sup>a</sup>           |                                 | RNB PPA <sup>b</sup>       |                                 | Croissance<br>du PIB par<br>hab. (%)<br>2006-2007 | Espérance de vie<br>à la naissance |                            | Taux<br>d'alpha-<br>bétisation<br>des adultes<br>(15 ans et<br>plus) (%)<br>2006 | Émissions<br>de dioxyde<br>de carbone<br>par hab.<br>(tonnes)<br>2004 |
|-----------------------------------|------------------|---|--|--|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------------------|---|------------------------------------|----------------------------|--|---|
|                                   | Millions<br>2007 | Croissance<br>annuelle<br>moyenne<br>(%)<br>2000-07 | Densité<br>(hab./km <sup>2</sup> )<br>2007 |  | Milliards<br>de \$<br>2007 | Par<br>habitant<br>(\$)<br>2007 | Milliards<br>de \$<br>2007 | Par<br>habitant<br>(\$)<br>2007 |   | Hommes<br>(années)<br>2006         | Femmes<br>(années)<br>2006 |  |   |
| Mexique                           | 105              | 1   | 54   | 30   | 878                        | 8 340                           | 1 324,6                    | 12 580                          | 2,3   | 72                                 | 77                         | 92   | 4,3   |
| Moldavie                          | 4                | -1,3  | 115  | 19   | 4,3                        | 1 260 <sup>h</sup>              | 11,1                       | 2 930                           | 4,1   | 65                                 | 72                         | 99   | 2   |
| Mozambique                        | 21               | 2,3   | 27   | 44   | 6,8                        | 320                             | 14,8                       | 690                             | 5   | 42                                 | 43                         | ..   | 0,1   |
| Myanmar                           | 49               | 0,9   | 74   | 26   | ..                         | .. <sup>c</sup>                 | ..                         | ..                              | 4,1   | 59                                 | 65                         | 90   | 0,2   |
| Népal                             | 28               | 2   | 197  | 38   | 9,7                        | 340                             | 29,2                       | 1 040                           | 0,8   | 63                                 | 64                         | 49   | 0,1   |
| Nicaragua                         | 6                | 1,3   | 46   | 37   | 5,5                        | 980                             | 14,1 <sup>d</sup>          | 2 520 <sup>d</sup>              | 2,9   | 70                                 | 76                         | 77   | 0,7   |
| Niger                             | 14               | 3,5   | 11   | 48   | 4                          | 280                             | 9                          | 630                             | -0,1  | 57                                 | 56                         | 29   | 0,1   |
| Nigeria                           | 148              | 2,4   | 162  | 44   | 137,1                      | 930                             | 262,5                      | 1 770                           | 4   | 46                                 | 47                         | 69   | 0,8   |
| Norvège                           | 5                | 0,7   | 15   | 19   | 360                        | 76 450                          | 252,8                      | 53 690                          | 2,4   | 78                                 | 83                         | ..   | 19,1  |
| Nouvelle-Zélande                  | 4                | 1,3   | 16   | 21   | 121,7                      | 28 780                          | 111,4                      | 26 340                          | 2,3   | 78                                 | 82                         | ..   | 7,7   |
| Ouganda                           | 31               | 3,2   | 157  | 49   | 10,5                       | 340                             | 28,5                       | 920                             | 2,9   | 50                                 | 51                         | 67   | 0,1   |
| Ouzbékistan                       | 27               | 1,2   | 63   | 32   | 19,7                       | 730                             | 65,3 <sup>d</sup>          | 2 430 <sup>d</sup>              | 7,9   | 64                                 | 71                         | ..   | 5,3   |
| Pakistan                          | 162              | 2,3   | 211  | 36   | 141                        | 870                             | 417,5                      | 2 570                           | 4,2   | 65                                 | 66                         | 50   | 0,8   |
| Panama                            | 3                | 1,8   | 45   | 30   | 18,4                       | 5 510                           | 35,4 <sup>d</sup>          | 10 610 <sup>d</sup>             | 9,4   | 73                                 | 78                         | 92   | 1,8   |
| Papouasie-Nouvelle-Guinée         | 6                | 2,3   | 14   | 40   | 5,4                        | 850                             | 11,8 <sup>d</sup>          | 1 870 <sup>d</sup>              | 4,2   | 55                                 | 60                         | 57   | 0,4   |
| Paraguay                          | 6                | 1,9   | 15   | 35   | 10,2                       | 1 670                           | 26,8                       | 4 380                           | 4,6   | 69                                 | 74                         | 93   | 0,7   |
| Pays-Bas                          | 16               | 0,4   | 484  | 18   | 750,5                      | 45 820                          | 647,1                      | 39 500                          | 3,3   | 78                                 | 82                         | ..   | 8,7   |
| Pérou                             | 28               | 1,2   | 22   | 31   | 96,2                       | 3 450                           | 201,9                      | 7 240                           | 7,8   | 69                                 | 74                         | 88   | 1,2   |
| Philippines                       | 88               | 2   | 295  | 35   | 142,6                      | 1 620                           | 327,8                      | 3 730                           | 5,3   | 69                                 | 74                         | 93   | 1   |
| Pologne                           | 38               | -0,1  | 124  | 15   | 374,6                      | 9 840                           | 593,3                      | 15 590                          | 6,7   | 71                                 | 80                         | ..   | 8   |
| Portugal                          | 11               | 0,5   | 116  | 16   | 201,1                      | 18 950                          | 219                        | 20 640                          | 1,7   | 75                                 | 82                         | 94   | 5,6   |
| RDP lao                           | 6                | 1,6   | 25   | 38   | 3,4                        | 580                             | 11,4                       | 1 940                           | 5,3   | 63                                 | 65                         | 69   | 0,2   |
| Rép. arabe syrienne               | 20               | 2,7   | 108  | 36   | 35                         | 1 760                           | 87                         | 4 370                           | 4   | 72                                 | 76                         | 81   | 3,7   |
| Rép. centrafricaine               | 4                | 1,7   | 7  | 42   | 1,7                        | 380                             | 3,2                        | 740                             | 2,3   | 43                                 | 46                         | 49   | 0,1   |
| Rép. dominicaine                  | 10               | 1,6   | 202  | 33   | 34,6                       | 3 550                           | 61,8 <sup>d</sup>          | 6 340 <sup>d</sup>              | 7   | 69                                 | 75                         | 87   | 2,1   |
| Rép. kirghise                     | 5                | 0,9   | 27   | 30   | 3,1                        | 590                             | 10,2                       | 1 950                           | 6,4   | 64                                 | 72                         | ..   | 1,1   |
| Rép. slovaque                     | 5                | 0 <sup>f</sup>                                      | 112  | 16   | 63,3                       | 11 730                          | 104,3                      | 19 330                          | 10,3  | 70                                 | 78                         | ..   | 6,7   |
| Rép. tchèque                      | 10               | 0,1   | 134  | 14   | 149,4                      | 14 450                          | 225,5                      | 21 820                          | 5   | 73                                 | 80                         | ..   | 11,5  |
| Roumanie                          | 22               | -0,6  | 94   | 15   | 132,5                      | 6 150                           | 236,6                      | 10 980                          | 6,4   | 69                                 | 76                         | 97   | 4,2   |
| Royaume-Uni                       | 61               | 0,5   | 252  | 18   | 2 008,5                    | 42 740                          | 2 097,9                    | 34 370                          | 2,3   | 77                                 | 81                         | ..   | 9,8   |
| Russie, Fédération de             | 142              | -0,5  | 9  | 15   | 1 071,0                    | 7 560                           | 2 039,1                    | 14 400                          | 8,8   | 59                                 | 73                         | 99   | 10,6  |
| Rwanda                            | 10               | 2,5   | 395  | 43   | 3,1                        | 320                             | 8,4                        | 860                             | 3   | 44                                 | 47                         | 65   | 0,1   |
| Salvador                          | 7                | 1,4   | 331  | 33   | 19,5                       | 2 850                           | 38,6 <sup>d</sup>          | 5 640 <sup>d</sup>              | 2,8   | 69                                 | 75                         | 81   | 0,9   |
| Senegal                           | 12               | 2,6   | 64   | 42   | 10,2                       | 820                             | 20,3                       | 1 640                           | 1,9   | 61                                 | 65                         | 39   | 0,4   |
| Serbie                            | 7 <sup>i</sup>   | -0,3  | 95 <sup>i</sup>                            | 18   | 35                         | 4 730 <sup>j</sup>              | 75,5                       | 10 220                          | 6,9   | 70 <sup>i</sup>                    | 76 <sup>i</sup>            | ..   | ..  |
| Sierra Leone                      | 6                | 3,7   | 82   | 43   | 1,5                        | 260                             | 3,9                        | 660                             | 4,6   | 41                                 | 44                         | 35   | 0,2   |
| Singapour                         | 5                | 1,9   | 6 660                                      | 18   | 149                        | 32 470                          | 222,7                      | 48 520                          | 3,3   | 78                                 | 82                         | 93   | 12,5  |
| Somalie                           | 9                | 3   | 14   | 44   | ..                         | .. <sup>c</sup>                 | ..                         | ..                              | ..  | 47                                 | 49                         | ..   | ..  |
| Soudan                            | 39               | 2,1   | 16   | 40   | 37                         | 960                             | 72,6                       | 1 880                           | 7,8   | 57                                 | 60                         | 61   | 0,3   |
| Sri Lanka                         | 20               | 0,4   | 309  | 23   | 30,8                       | 1 540                           | 84                         | 4 210                           | 6,5   | 72                                 | 78                         | 91   | 0,6   |
| Suède                             | 9                | 0,4   | 22   | 17   | 421,3                      | 46 060                          | 327,9                      | 35 840                          | 1,8   | 79                                 | 83                         | ..   | 5,9   |
| Suisse                            | 8                | 0,7   | 189  | 16   | 452,1                      | 59 880                          | 325,3                      | 43 080                          | 2,2   | 79                                 | 84                         | ..   | 5,5   |
| Tadjikistan                       | 7                | 1,3   | 48   | 38   | 3,1                        | 460                             | 11,5                       | 1 710                           | 6,2   | 64                                 | 69                         | 99   | 0,8   |
| Tanzanie                          | 40               | 2,5   | 46   | 44   | 16,3                       | 400 <sup>j</sup>                | 48,7                       | 1 200                           | 4,5   | 51                                 | 53                         | 69   | 0,1   |
| Tchad                             | 11               | 3,4   | 9  | 46   | 5,8                        | 540                             | 13,8                       | 1 280                           | -2,1  | 49                                 | 52                         | 26   | 0   |
| Thaïlande                         | 64               | 0,7   | 125  | 21   | 217,4                      | 3 400                           | 503,1                      | 7 880                           | 4,1   | 66                                 | 75                         | 93   | 4,3   |
| Togo                              | 7                | 2,8   | 121  | 43   | 2,4                        | 360                             | 5,2                        | 800                             | -0,5  | 56                                 | 60                         | 53   | 0,4   |
| Tunisie                           | 10               | 1   | 66   | 25   | 32,8                       | 3 200                           | 73                         | 7 130                           | 5,1   | 72                                 | 76                         | 74   | 2,3   |
| Turkménistan                      | 5                | 1,4   | 11   | 30   | ..                         | .. <sup>g</sup>                 | 21,0 <sup>d</sup>          | 4 350 <sup>d</sup>              | ..  | 59                                 | 67                         | ..   | 8,8   |
| Turquie                           | 74               | 1,3   | 96   | 27   | 592,9                      | 8 020                           | 893,1                      | 12 090                          | 3,2   | 69                                 | 74                         | 87   | 3,2   |
| Ukraine                           | 46               | -0,8  | 80   | 14   | 118,4                      | 2 550                           | 315,9                      | 6 810                           | 8,2   | 62                                 | 74                         | 99   | 7   |
| Uruguay                           | 3                | 0,1   | 19   | 23   | 21,2                       | 6 380                           | 36,6                       | 11 040                          | 7,3   | 72                                 | 80                         | ..   | 1,7   |
| Venezuela, R. B. du               | 27               | 1,7   | 31   | 31   | 201,2                      | 7 320                           | 327,5                      | 11 920                          | 6,6   | 72                                 | 77                         | 93   | 6,6   |
| Vietnam                           | 85               | 1,3   | 275  | 28   | 67,2                       | 790                             | 216,9                      | 2 550                           | 7,2   | 68                                 | 73                         | ..   | 1,2   |
| Yémen, Rép. du                    | 22               | 3   | 42   | 45   | 19,4                       | 870                             | 49,3                       | 2 200                           | 0,6   | 61                                 | 64                         | 54   | 1   |
| Zambie                            | 12               | 1,9   | 16   | 46   | 9,5                        | 800                             | 14,6                       | 1 220                           | 4   | 41                                 | 42                         | ..   | 0,2   |
| Zimbabwe                          | 13               | 0,8   | 35   | 38   | 4,5                        | 340                             | ..                         | ..                              | -6,0  | 43                                 | 42                         | 89   | 0,8   |
| <b>Monde</b>                      | 6 612s           | 1,2w  | 51w  | 28w  | 52 621,4t                  | 7 958w                          | 65 144,4t                  | 9 852w                          | 2,6w  | 66w                                | 70w                        | 82w  | 4,3w  |
| <b>Revenus faibles</b>            | 1 296            | 2,2   | 61   | 39   | 748,8                      | 578                             | 1 935,2                    | 1 494                           | 4,3   | 56                                 | 58                         | 61   | 0,6   |
| <b>Revenus intermédiaires</b>     | 4 260            | 1   | 57   | 27   | 12 234,7                   | 2 872                           | 25 353,6                   | 5 952                           | 6,9   | 67                                 | 71                         | 90   | 3,2   |
| Tranche inférieure des RI         | 3 437            | 1,1   | 100  | 27   | 6 485,0                    | 1 887                           | 15 613,9                   | 4 543                           | 8,6   | 67                                 | 70                         | 89   | 2,6   |
| Tranche supérieure des RI         | 823              | 0,7   | 20   | 24   | 5 749,6                    | 6 987                           | 9 765,9                    | 11 868                          | 5,1   | 67                                 | 74                         | 93   | 5,5   |
| <b>Revenus faibles et interm.</b> | 5 556            | 1,3   | 58   | 29   | 12 985,9                   | 2 337                           | 27 283,9                   | 4 911                           | 6,5   | 64                                 | 68                         | 79   | 2,6   |
| Afrique subsaharienne             | 800              | 2,5   | 34   | 43   | 761,6                      | 952                             | 1 496,1                    | 1 870                           | 3,7   | 49                                 | 52                         | 59   | 0,9   |
| Amérique latine & Caraïbes        | 563              | 1,3   | 28   | 29   | 3 118,0                    | 5 540                           | 5 245,9                    | 9 321                           | 4,5   | 70                                 | 76                         | 90   | 2,6   |
| Asie de l'Est et Pacifique        | 1 914            | 0,8   | 121  | 23   | 4 173,5                    | 2 180                           | 9 449,8                    | 4 937                           | 9,6   | 69                                 | 73                         | 91   | 3,3   |
| Asie du Sud                       | 1 520            | 1,6   | 318  | 33   | 1 338,6                    | 880                             | 3 856,7                    | 2 537                           | 7   | 63                                 | 66                         | 58   | 1,1   |
| Europe & Asie centrale            | 445              | 0 <sup>f</sup>                                      | 19   | 19   | 2 693,7                    | 6 051                           | 4 947,7                    | 11 115                          | 6,7   | 64                                 | 74                         | 97   | 7,1   |
| Moyen-Orient et Afrique du Nord   | 313              | 1,8   | 36   | 32   | 875,6                      | 2 794                           | 2 314,7                    | 7 385                           | 4   | 68                                 | 72                         | 73   | 3,8   |
| <b>Revenus élevés</b>             | 1 056            | 0,7   | 32   | 18   | 39 682,1                   | 37 566                          | 38 133,5                   | 36 100                          | 2   | 76                                 | 82                         | 99   | 13,1  |

a. Calculé selon la méthode de l'Atlas de la Banque mondiale. b. PPA est la parité de pouvoir d'achat (voir Notes techniques). c. Estimé appartenir aux revenus faibles (935 \$ ou moins). d. L'estimation est basée sur la régression ; d'autres sont extrapolées à partir des estimations de référence les plus récentes du Programme de comparaison internationale. e. Les estimations du RNB et du RNB par habitant incluent les départements français d'outre-mer de Guyane, Guadeloupe, Martinique et Réunion. f. Moins de 0,05. g. Estimé appartenir à la tranche inférieure des revenus intermédiaires (entre 936 et 3 705 \$). h. N'inclut pas les données de la Transnistrie. i. N'inclut pas les données du Kosovo et Metahia. j. Les données ne concernent que la Tanzanie continentale. k. Estimé être des revenus élevés (11 456 \$ ou plus).

Tableau 2 Objectifs du Millénaire pour le développement : éradiquer la pauvreté et améliorer les vies

|                         | Éradiquer la pauvreté et la faim   |  |      |  | Promouvoir l'égalité des sexes  |      |   |      | Améliorer la santé maternelle   |                                     |                 |   | Combattre le VIH/sida et les autres maladies |                  |
|-------------------------|--|--|------|--|---|------|---|------|---|-------------------------------------|-----------------|---|--|------------------|
|                         | Part du quintile le plus pauvre dans la conso. ou le revenu national<br>% <sup>b</sup> | Prévalence de la malnutrition chez les enfants |      | Atteindre l'éducation primaire universelle<br>Taux d'achèvement de l'éducation primaire <sup>a</sup> , % | Rapport des inscriptions de filles dans les écoles primaires et secondaires à celles des garçons <sup>a</sup> |      | Réduire la mortalité infantile                  |      | Naissances assistées par du personnel soignant qualifié<br>% du total | Taux de prévalence contraceptive    |                 | Prévalence du VIH, % de la population de 15 à 49 ans <sup>9</sup> |  |                  |
|                         |  | % des enfants de moins de 5 ans                |      |  | %   |      | Taux de mortalité des moins de 5 ans, pour 1000 |      |   | % des femmes mariées de 15 à 49 ans |                 |   |  |                  |
|                         |  | 1992–2005                                      | 1990 | 2000–07 <sup>b</sup>   | 1991  | 2006 | 1991  | 2006 | 1990  | 2006                                | 1990            | 2000–07 <sup>b</sup>  |  | 1990             |
| Afghanistan             | ..   | ..   | ..   | ..   | ..  | ..   | ..  | ..   | ..  | ..                                  | ..              | ..  | ..   | ..               |
| Afrique du Sud          | 3.5 <sup>c</sup>   | ..   | ..   | 76   | 100   | 104  | 100   | 60   | 69  | ..                                  | 92              | 57  | 60   | 18.8             |
| Albanie                 | 8.2 <sup>c</sup>   | ..   | 17.0 | ..   | 96  | 96   | 97  | 45   | 17  | ..                                  | 100             | ..  | 60   | 0.2              |
| Algérie                 | 7.0 <sup>c</sup>   | ..   | 10.2 | 80   | 85  | 83   | 99  | 69   | 38  | 77                                  | 95              | 47  | 61   | 0.1              |
| Allemagne               | 8.5 <sup>a</sup>   | ..   | ..   | 100  | 97  | 99   | 98  | 9    | 4   | ..                                  | 100             | 75  | ..   | 0.1              |
| Angola                  | ..   | ..   | 27.5 | 35   | ..  | ..   | ..  | 260  | 260   | ..                                  | 45              | ..  | 6  | 3.7              |
| Arabie saoudite         | ..   | ..   | ..   | 55   | ..  | 84   | ..  | 44   | 25  | ..                                  | 96              | ..  | ..   | 0.2              |
| Argentine               | 3.1 <sup>d,e</sup>   | ..   | 2.3  | ..   | 97  | ..   | 104   | 29   | 16  | 96                                  | 99              | ..  | ..   | 0.6              |
| Arménie                 | 8.5 <sup>c</sup>   | ..   | 4.2  | ..   | 91  | ..   | 104   | 56   | 24  | ..                                  | 98              | ..  | 53   | 0.1              |
| Australie               | 5.9 <sup>a</sup>   | ..   | ..   | ..   | ..  | 101  | 97  | 10   | 6   | 100                                 | 100             | ..  | ..   | 0.1              |
| Autriche                | 8.6 <sup>a</sup>   | ..   | ..   | ..   | 103   | 95   | 97  | 10   | 5   | ..                                  | ..              | ..  | ..   | 0.3              |
| Azerbaïdjan             | 7.4 <sup>c</sup>   | ..   | 14.0 | ..   | 92  | 100  | 96  | 105  | 88  | ..                                  | 100             | ..  | 55   | 0.1              |
| Bangladesh              | 8.8 <sup>c</sup>   | ..   | 39.2 | 49   | 72  | ..   | 103   | 149  | 69  | ..                                  | 20              | 31  | 58   | <0.1             |
| Bélarus                 | 8.8 <sup>c</sup>   | ..   | 1.3  | 94   | 95  | ..   | 101   | 24   | 13  | ..                                  | 100             | ..  | 73   | 0.3              |
| Belgique                | 8.5 <sup>a</sup>   | ..   | ..   | 79   | 87  | 101  | 98  | 10   | 4   | ..                                  | ..              | 78  | ..   | 0.3              |
| Bénin                   | 7.4 <sup>c</sup>   | ..   | 21.5 | 21   | 64  | 49   | 73  | 185  | 148   | ..                                  | 79              | ..  | 17   | 1.8              |
| Bolivie                 | 1.5 <sup>a</sup>   | 8.9  | 5.9  | ..   | 101   | ..   | 98  | 125  | 61  | 43                                  | 67              | 30  | 58   | 0.1              |
| Bosnie et Herzégovine   | 7.0 <sup>c</sup>   | ..   | 1.6  | ..   | ..  | ..   | ..  | 22   | 15  | 97                                  | 100             | ..  | 36   | <0.1             |
| Brésil                  | 2.9 <sup>a</sup>   | ..   | 3.7  | 93   | 106   | ..   | 103   | 57   | 20  | 72                                  | 97              | 59  | ..   | 0.5              |
| Bulgarie                | 8.7 <sup>c</sup>   | ..   | 1.6  | 84   | 98  | 99   | 97  | 19   | 14  | ..                                  | 99              | ..  | ..   | <0.1             |
| Burkina Faso            | 6.9 <sup>c</sup>   | ..   | 35.2 | 20   | 31  | 62   | 80  | 206  | 204   | ..                                  | 54              | ..  | 17   | 2.0              |
| Burundi                 | 5.1 <sup>c</sup>   | ..   | 38.9 | 46   | 36  | 82   | 89  | 190  | 181   | ..                                  | 34              | ..  | 9  | 3.3              |
| Cambodge                | 6.8 <sup>c</sup>   | ..   | 28.4 | ..   | 87  | 73   | 89  | 116  | 82  | ..                                  | 44              | ..  | 40   | 1.6              |
| Cameroun                | 5.6 <sup>c</sup>   | ..   | 15.1 | 53   | 52  | 83   | 83  | 139  | 149   | 58                                  | 63              | 16  | 29   | 5.5 <sup>j</sup> |
| Canada                  | 7.2 <sup>a</sup>   | ..   | ..   | ..   | ..  | 99   | 98  | 8    | 6   | ..                                  | 100             | ..  | ..   | 0.3              |
| Chili                   | 3.8 <sup>a</sup>   | ..   | ..   | ..   | 95  | 100  | 99  | 21   | 9   | ..                                  | 100             | 56  | ..   | 0.3              |
| Chine                   | 4.3 <sup>a</sup>   | ..   | 6.8  | 105  | ..  | 87   | 100   | 45   | 24  | 50                                  | 98              | 71  | 87   | 0.1 <sup>h</sup> |
| Cisjordanie et Gaza     | ..   | ..   | ..   | ..   | 95  | ..   | 104   | 40   | 22  | ..                                  | 99              | ..  | 50   | ..               |
| Colombie                | 2.9 <sup>a</sup>   | ..   | 5.1  | 70   | 105   | 108  | 104   | 35   | 21  | 82                                  | 96              | 66  | 78   | 0.6              |
| Congo, Rép. dém. du     | ..   | ..   | 33.6 | 46   | ..  | ..   | ..  | 205  | 205   | ..                                  | 74 <sup>k</sup> | 8   | 21 <sup>k</sup>                              | 3.2              |
| Congo, Rép. du          | ..   | ..   | 11.8 | 54   | 73  | 85   | 90  | 103  | 126   | ..                                  | 86              | ..  | 44   | 5.3              |
| Corée, Rép. de          | 7.9 <sup>a</sup>   | ..   | ..   | 98   | 101 <sup>k</sup>  | 99   | 96 <sup>k</sup>                                 | 9    | 5   | 98                                  | 100             | 77  | ..   | <0.1             |
| Costa Rica              | 4.1 <sup>a</sup>   | ..   | ..   | 79   | 89  | 101  | 102   | 18   | 12  | 98                                  | 99              | ..  | 96   | 0.3              |
| Côte d'Ivoire           | 5.2 <sup>c</sup>   | ..   | 20.2 | 43   | 43  | 65   | ..  | 153  | 127   | ..                                  | 57              | ..  | 13   | 7.1              |
| Croatie                 | 8.8 <sup>c</sup>   | ..   | ..   | ..   | 92  | 102  | 102   | 12   | 6   | 100                                 | 100             | ..  | 69   | <0.1             |
| Danemark                | 8.3 <sup>a</sup>   | ..   | ..   | 98   | 101   | 101  | 101   | 9    | 5   | ..                                  | ..              | 78  | ..   | 0.2              |
| Égypte, Rép. arabe d'   | 8.9 <sup>c</sup>   | ..   | 5.4  | ..   | 98 <sup>k</sup>   | 81   | 95  | 91   | 35  | 37                                  | 74              | 38  | 59   | <0.1             |
| Émirats arabes unis     | ..   | ..   | ..   | 103  | 100   | 104  | 101   | 15   | 8   | ..                                  | 100             | ..  | ..   | 0.2              |
| Équateur                | 3.3 <sup>c</sup>   | ..   | 6.2  | ..   | 106   | ..   | 100   | 57   | 24  | ..                                  | 75              | 53  | 73   | 0.3              |
| Érythrée                | ..   | ..   | 34.5 | ..   | 49  | ..   | 72  | 147  | 74  | ..                                  | 28              | ..  | 8  | 2.4              |
| Espagne                 | 7.0 <sup>a</sup>   | ..   | ..   | ..   | 103   | 104  | 103   | 9    | 4   | ..                                  | ..              | ..  | ..   | 0.6              |
| États-Unis              | 5.4 <sup>a</sup>   | ..   | 1.1  | ..   | 95  | 100  | 100   | 11   | 8   | 99                                  | 99              | 71  | ..   | 0.6              |
| Éthiopie                | 9.1 <sup>c</sup>   | ..   | 34.6 | 26   | 46 <sup>k</sup>   | 68   | 83 <sup>k</sup>                                 | 204  | 123   | ..                                  | 6               | 4   | 15   | 1.4 <sup>j</sup> |
| Finlande                | 9.6 <sup>a</sup>   | ..   | ..   | 97   | 97  | 109  | 102   | 7    | 4   | ..                                  | 100             | 77  | ..   | 0.1              |
| France                  | 7.2 <sup>a</sup>   | ..   | ..   | 104  | ..  | 102  | 100   | 9    | 4   | ..                                  | ..              | 81  | ..   | 0.4              |
| Géorgie                 | 5.4 <sup>c</sup>   | ..   | ..   | ..   | 85  | 98   | 103   | 46   | 32  | ..                                  | 92              | ..  | 47   | 0.2              |
| Ghana                   | 5.6 <sup>c</sup>   | 24.1   | 18.8 | 61   | 71  | 79   | 95 <sup>k</sup>                                 | 120  | 120   | 40                                  | 50              | 13  | 17   | 2.3              |
| Grèce                   | 6.7 <sup>a</sup>   | ..   | ..   | 99   | 103   | 99   | 98  | 11   | 4   | ..                                  | ..              | ..  | ..   | 0.2              |
| Guatemala               | 3.9 <sup>a</sup>   | ..   | 17.7 | ..   | 77  | ..   | 92  | 82   | 41  | ..                                  | 41              | ..  | 43   | 0.9              |
| Guinée                  | 7.0 <sup>c</sup>   | ..   | 22.5 | 17   | 64  | 45   | 74  | 235  | 161   | 31                                  | 38              | ..  | 9  | 1.5              |
| Haïti                   | 2.4 <sup>a</sup>   | ..   | 18.9 | 27   | ..  | 94   | ..  | 152  | 80  | 23                                  | 26              | 10  | 32   | 2.2 <sup>j</sup> |
| Honduras                | 3.4 <sup>a</sup>   | ..   | 8.6  | 64   | 89  | 106  | 109   | 58   | 27  | 45                                  | 67              | 47  | 65   | 1.5              |
| Hong Kong (Chine)       | 5.3 <sup>a</sup>   | ..   | ..   | 102  | 100   | 103  | 98  | ..   | ..  | ..                                  | 100             | 86  | ..   | ..               |
| Hongrie                 | 8.6 <sup>c</sup>   | 2.3  | ..   | 93   | 96  | 100  | 99  | 17   | 7   | ..                                  | 100             | ..  | ..   | 0.1              |
| Inde                    | 8.1 <sup>c</sup>   | ..   | 43.5 | 64   | 86  | 70   | 91  | 115  | 76  | ..                                  | 47              | 43  | 56   | 0.9              |
| Indonésie               | 7.1 <sup>c</sup>   | ..   | 24.4 | 91   | 99  | 93   | 98  | 91   | 34  | 32                                  | 72              | 50  | 57   | 0.1              |
| Irak                    | ..   | ..   | ..   | 58   | ..  | 78   | ..  | 53   | ..  | 54                                  | ..              | 14  | ..   | ..               |
| Iran, Rép. islamique d' | 6.5 <sup>c</sup>   | ..   | ..   | 91   | 101   | 85   | 105   | 72   | 34  | ..                                  | 90              | 49  | 74   | 0.2              |
| Irlande                 | 7.4 <sup>a</sup>   | ..   | ..   | ..   | 96  | 104  | 103   | 9    | 5   | ..                                  | 100             | 60  | ..   | 0.2              |
| Israël                  | 5.7 <sup>a</sup>   | ..   | ..   | ..   | 101   | 105  | 101   | 12   | 5   | ..                                  | ..              | 68  | ..   | 0.2              |
| Italie                  | 6.5 <sup>a</sup>   | ..   | ..   | 104  | 100   | 100  | 99  | 9    | 4   | ..                                  | 99              | ..  | ..   | 0.5              |
| Japon                   | 10.6 <sup>a</sup>  | 4.8  | ..   | 101  | ..  | 101  | 100   | 6    | 4   | 100                                 | 100             | 58  | 56   | <0.1             |
| Jordanie                | 6.7 <sup>c</sup>   | ..   | 3.6  | 72   | 99  | 101  | 102   | 40   | 25  | 87                                  | 100             | 40  | 56   | 0.2              |
| Kazakhstan              | 7.4 <sup>c</sup>   | ..   | ..   | ..   | 101 <sup>k</sup>  | 102  | 99 <sup>k</sup>                                 | 60   | 29  | ..                                  | 100             | ..  | 51   | 0.1              |
| Kenya                   | 6.0 <sup>c</sup>   | ..   | 16.5 | ..   | 93  | 94   | 96  | 97   | 121   | 50                                  | 42              | 27  | 39   | 6.1              |
| Liban                   | ..   | ..   | 3.4  | ..   | 80  | ..   | 103   | 37   | 30  | ..                                  | 98              | ..  | 58   | 0.1              |
| Libéria                 | ..   | ..   | 22.8 | ..   | 63  | ..   | ..  | 235  | 235   | ..                                  | 51              | ..  | 10   | ..               |
| Libye                   | ..   | ..   | ..   | ..   | ..  | ..   | 105   | 41   | 18  | ..                                  | ..              | ..  | ..   | 0.2              |
| Lituanie                | 6.8 <sup>c</sup>   | 35.5   | ..   | ..   | 93  | ..   | 100   | 13   | 8   | ..                                  | 100             | ..  | ..   | 0.2              |
| Madagascar              | 4.9 <sup>c</sup>   | ..   | 36.8 | 33   | 57  | 98   | 96  | 168  | 115   | 57                                  | 51              | 17  | 27   | 0.5              |
| Malaisie                | 4.4 <sup>a</sup>   | 24.4   | ..   | 91   | 98  | 101  | 104   | 22   | 12  | ..                                  | 98              | 50  | ..   | 0.5              |
| Malawi                  | 7.0 <sup>c</sup>   | ..   | 18.4 | 29   | 55  | 81   | 100   | 221  | 120   | 55                                  | 54              | 13  | 42   | 14.1             |
| Mali                    | 6.1 <sup>c</sup>   | 8.1  | 30.1 | 13   | 49  | 57   | 74  | 250  | 217   | ..                                  | 41              | ..  | 8  | 1.7              |
| Maroc                   | 6.5 <sup>c</sup>   | ..   | 9.9  | 48   | 84  | 70   | 87  | 89   | 37  | 31                                  | 63              | 42  | 63   | 0.1              |
| Mauritanie              | 6.2 <sup>c</sup>   | 13.9   | 30.4 | 34   | 47  | 71   | 102   | 133  | 125   | 40                                  | 57              | 3   | 8  | 0.7              |
| Mexique                 | 4.3 <sup>c</sup>   | ..   | 3.4  | 88   | 104   | 97   | 99  | 53   | 35  | ..                                  | 83              | ..  | 71   | 0.3              |
| Moldavie                | 7.8 <sup>c</sup>   | ..   | 3.2  | ..   | 98  | 106  | 103   | 37   | 19  | ..                                  | 100             | ..  | 68   | 1.1              |
| Mozambique              | 5.4 <sup>c</sup>   | ..   | 21.2 | 26   | 42  | 71   | 85  | 235  | 138   | ..                                  | 48              | ..  | 17   | 16.1             |

|                                 | Éradiquer la pauvreté et la faim   |   |                   |  | Promouvoir l'égalité des sexes   |                 |   |                 | Améliorer la santé maternelle   |                      |   |                      | Combattre le VIH/sida et les autres maladies |                   |
|---------------------------------|--|---|-------------------|--|--|-----------------|---|-----------------|---|----------------------|---|----------------------|--|-------------------|
|                                 | Part du quintile le plus pauvre dans la conso. ou le revenu national<br>% <sup>b</sup> | Prévalence de la malnutrition chez les enfants<br>% des enfants de moins de 5 ans |                   | Atteindre l'éducation primaire universelle<br>Taux d'achèvement de l'éducation primaire <sup>a</sup> , % | Rapport des inscriptions de filles dans les écoles primaires et secondaires à celles des garçons <sup>a</sup><br>% |                 | Réduire la mortalité infantile<br>Taux de mortalité des moins de 5 ans, pour 1000 |                 | Naissances assistées par du personnel soignant qualifié<br>% du total |                      | Taux de prévalence contraceptive<br>% des femmes mariées de 15 à 49 ans |                      |  |                   |
|                                 |  |   |                   |  |  |                 |   |                 |   |                      |   |                      |  |                   |
|                                 |  |   |                   |  |  |                 |   |                 |   |                      |   |                      |  |                   |
| 1992–2005                       | 1990   | 2000–07 <sup>b</sup>  | 1991              | 2006   | 1991   | 2006            | 1990  | 2006            | 1990  | 2000–07 <sup>b</sup> | 1990  | 2000–07 <sup>b</sup> | 2005   |                   |
| Myanmar                         | ..   | ..  | 29.6              | ..   | 95   | 97              | 101   | 130             | 104   | ..                   | 68  | 17                   | 34   | 1.3               |
| Népal                           | 6.0 <sup>c</sup>   | ..  | 38.8              | 51   | 76   | 59              | 93  | 142             | 59  | 7                    | 19  | 23                   | 48   | 0.5               |
| Nicaragua                       | 5.6 <sup>c</sup>   | 35.1  | 7.8               | 42   | 73   | 109             | 102   | 68              | 36  | ..                   | 67  | ..                   | 69   | 0.2               |
| Niger                           | 2.6 <sup>c</sup>   | ..  | 39.9              | 18   | 33   | 53              | 70  | 320             | 253   | 15                   | 18  | 4                    | 11   | 1.1               |
| Nigeria                         | 5.0 <sup>c</sup>   | ..  | 27.2              | ..   | 76   | 77              | 83  | 230             | 191   | 33                   | 36  | 6                    | 13   | 3.9               |
| Norvège                         | 9.6 <sup>a</sup>   | 19.7  | ..                | 100  | 96   | 102             | 100   | 9               | 4   | 100                  | ..  | 74                   | ..   | 0.1               |
| Nouvelle-Zélande                | 6.4 <sup>a</sup>   | ..  | ..                | 100  | ..   | 100             | 103   | 11              | 6   | ..                   | 97  | ..                   | ..   | 0.1               |
| Ouganda                         | 5.7 <sup>c</sup>   | ..  | 19.0              | ..   | 54   | 82              | 98  | 160             | 134   | 38                   | 42  | 5                    | 24   | 6.4 <sup>j</sup>  |
| Ouzbékistan                     | 7.2 <sup>c</sup>   | ..  | 4.4               | ..   | 100  | 94              | 98 <sup>k</sup>   | 74              | 43  | ..                   | 100   | ..                   | 65   | 0.2               |
| Pakistan                        | 9.1 <sup>c</sup>   | 2.8   | 31.3              | ..   | 62   | ..              | 78  | 130             | 97  | 19                   | 31  | 15                   | 28   | 0.1               |
| Panama                          | 2.5 <sup>a</sup>   | ..  | ..                | 86   | 94   | ..              | 101   | 34              | 23  | ..                   | 91  | ..                   | ..   | 0.9               |
| Papouasie-Nouvelle-Guinée       | 4.5 <sup>c</sup>   | 8.8   | ..                | 46   | ..   | 80              | ..  | 94              | 73  | ..                   | 42  | ..                   | ..   | 1.8               |
| Paraguay                        | 2.4 <sup>a</sup>   | ..  | ..                | 68   | 95   | 98              | 99  | 41              | 22  | 66                   | 77  | 48                   | 73   | 0.4               |
| Pays-Bas                        | 7.6 <sup>a</sup>   | ..  | ..                | ..   | ..   | 97              | 98  | 9               | 5   | ..                   | 100   | 76                   | ..   | 0.2               |
| Pérou                           | 3.7 <sup>a</sup>   | ..  | 5.2               | ..   | 101  | 96              | 101   | 78              | 25  | 80                   | 87  | 59                   | 46   | 0.6               |
| Philippines                     | 5.4 <sup>c</sup>   | ..  | 20.7              | 86   | 94   | 100             | 102   | 62              | 32  | ..                   | 60  | 36                   | 49   | <0.1              |
| Pologne                         | 7.4 <sup>c</sup>   | ..  | ..                | 98   | 97   | 101             | 99  | 18              | 7   | ..                   | 100   | 49                   | ..   | 0.1               |
| Portugal                        | 5.8 <sup>a</sup>   | 8.4   | ..                | 95   | 104  | 103             | 101   | 14              | 5   | 98                   | 100   | ..                   | ..   | 0.4               |
| RDP lao                         | 8.1 <sup>c</sup>   | ..  | 36.4              | 46   | 75   | 76              | 85  | 163             | 75  | ..                   | 19  | ..                   | 32   | 0.1               |
| Rép. arabe syrienne             | ..   | ..  | 8.5               | 89   | 115  | 85              | 95  | 38              | 14  | ..                   | 93  | ..                   | 58   | 0.2               |
| Rép. dominicaine                | 4.1 <sup>a</sup>   | ..  | 4.2               | ..   | 83   | ..              | 104   | 65              | 29  | 93                   | 96  | 56                   | 61   | 1.1               |
| République centrafricaine       | 2.0 <sup>c</sup>   | ..  | 21.8              | 27   | 24   | 60              | ..  | 173             | 175   | ..                   | 53  | ..                   | 19   | 10.7              |
| République kirghize             | 8.9 <sup>c</sup>   | ..  | ..                | ..   | 99   | ..              | 100   | 75              | 41  | ..                   | 98  | ..                   | 48   | 0.1               |
| République slovaque             | 8.8 <sup>a</sup>   | ..  | ..                | 96   | 93   | ..              | 100   | 14              | 8   | ..                   | 100   | 74                   | ..   | <0.1              |
| République tchèque              | 10.3 <sup>a</sup>  | ..  | 2.1               | ..   | 94   | 98              | 101   | 13              | 4   | ..                   | 100   | 78                   | ..   | 0.1               |
| Roumanie                        | 8.2 <sup>c</sup>   | 24.3  | 3.5               | 96   | 101  | 99              | 100   | 31              | 18  | ..                   | 98  | ..                   | 70   | <0.1              |
| Royaume-Uni                     | 6.1 <sup>a</sup>   | 11.1  | ..                | ..   | ..   | 102             | 102   | 10              | 6   | ..                   | ..  | ..                   | 84   | 0.2               |
| Russie, Fédération de           | 6.1 <sup>c</sup>   | ..  | ..                | ..   | 94   | 104             | 99  | 27              | 16  | ..                   | 99  | 34                   | ..   | 1.1               |
| Rwanda                          | 5.3 <sup>c</sup>   | ..  | 18.0              | 35   | 35   | 92              | 102   | 176             | 160   | 26                   | 39  | 21                   | 17   | 3.0 <sup>j</sup>  |
| Salvador                        | 2.7 <sup>a</sup>   | ..  | 6.1               | 41   | 88   | 102             | 99  | 60              | 25  | 52                   | 92  | 47                   | 67   | 0.9               |
| Sénégal                         | 6.6 <sup>c</sup>   | ..  | 14.5              | 42   | 49   | 69              | 92  | 149             | 116   | ..                   | 52  | ..                   | 12   | 0.7 <sup>j</sup>  |
| Serbie                          | 8.3 <sup>c,f</sup>   | ..  | 1.8               | ..   | ..   | ..              | ..  | ..              | 8   | ..                   | 99  | ..                   | 41   | 0.2 <sup>j</sup>  |
| Sierra Leone                    | 6.5 <sup>c</sup>   | ..  | 24.7              | ..   | 81 <sup>k</sup>  | 67              | 86 <sup>k</sup>   | 290             | 270   | ..                   | 43  | ..                   | 5  | 1.6               |
| Singapour                       | 5.0 <sup>a</sup>   | ..  | 3.3               | ..   | ..   | 95              | ..  | 8               | 3   | ..                   | 100   | 65                   | ..   | 0.3               |
| Somalie                         | ..   | ..  | 32.8              | ..   | ..   | ..              | ..  | 203             | 145   | ..                   | 33  | 1                    | 15   | 0.9               |
| Soudan                          | ..   | ..  | 38.4              | 42   | 47   | 77              | 89  | 120             | 89  | 69                   | 49  | 9                    | 8  | 1.6               |
| Sri Lanka                       | 7.0 <sup>c</sup>   | ..  | 22.8              | 102  | 108  | 102             | ..  | 32              | 13  | ..                   | 96  | ..                   | 70   | <0.1              |
| Suède                           | 9.1 <sup>a</sup>   | 25.1  | ..                | 96   | ..   | 102             | 100   | 7               | 3   | ..                   | ..  | ..                   | ..   | 0.2               |
| Suisse                          | 7.6 <sup>a</sup>   | ..  | ..                | 53   | 88   | 97              | 97  | 9               | 5   | ..                   | 100   | ..                   | ..   | 0.4               |
| Tadjikistan                     | 7.8 <sup>c</sup>   | ..  | ..                | ..   | 106  | ..              | 88  | 115             | 68  | ..                   | 83  | ..                   | 38   | 0.1               |
| Tanzanie                        | 7.3 <sup>c</sup>   | 21.2  | 16.7              | 62   | 85 <sup>k</sup>  | 97              | ..  | 161             | 118   | 53                   | 43  | 10                   | 26   | 6.5               |
| Tchad                           | ..   | 8.5   | 33.9              | 18   | 31   | 42              | 61  | 201             | 209   | ..                   | 14  | ..                   | 3  | 3.5               |
| Thaïlande                       | 6.3 <sup>c</sup>   | ..  | 7.0               | ..   | ..   | 97              | 104   | 31              | 8   | ..                   | 97  | ..                   | 77   | 1.4               |
| Togo                            | ..   | ..  | ..                | 35   | 67   | 59              | 73  | 149             | 108   | 31                   | 62  | 34                   | 17   | 3.2               |
| Tunisie                         | 6.0 <sup>c</sup>   | ..  | ..                | 74   | 120  | 86              | 104   | 52              | 23  | 69                   | 90  | 50                   | 63   | 0.1               |
| Turkménistan                    | 6.1 <sup>c</sup>   | ..  | ..                | ..   | ..   | ..              | ..  | 99              | 51  | ..                   | 100   | ..                   | 48   | <0.1              |
| Turquie                         | 5.3 <sup>c</sup>   | ..  | 3.5               | 90   | 96   | 81              | 90  | 82              | 26  | ..                   | 83  | 63                   | 71   | 0.2               |
| Ukraine                         | 9.0 <sup>c</sup>   | ..  | 4.1               | 94   | 105  | ..              | 99  | 25              | 24  | ..                   | 100   | ..                   | 66   | 1.4               |
| Uruguay                         | 4.5 <sup>d,e</sup>   | ..  | 6.0               | 94   | 99   | ..              | 106   | 23              | 12  | ..                   | 99  | ..                   | ..   | 0.5               |
| Venezuela, Rép. boliv. du       | 3.3 <sup>a</sup>   | 21.2  | ..                | 43   | 96   | 105             | 103   | 33              | 21  | ..                   | 95  | ..                   | ..   | 0.7               |
| Vietnam                         | 7.1 <sup>c</sup>   | .. <sup>w</sup>   | 20.2              | ..   | ..   | ..              | ..  | 53              | 17  | ..                   | 88  | 53                   | 76   | 0.5 <sup>j</sup>  |
| Yémen, Rép. du                  | 7.2 <sup>c</sup>   | ..  | 41.3              | ..   | 60   | ..              | 66  | 139             | 100   | 16                   | 27  | 10                   | 23   | 0.2               |
| Zambie                          | 3.6 <sup>c</sup>   | ..  | 23.3              | ..   | 84   | ..              | 93  | 180             | 182   | 51                   | 43  | 15                   | 34   | 17.0              |
| Zimbabwe                        | 4.6 <sup>c</sup>   | ..  | 14.0              | 97   | ..   | 92              | 97  | 76              | 105   | 70                   | 80  | 43                   | 60   | 18.1 <sup>j</sup> |
| Monde                           | ..   | ..  | 23.9 <sup>w</sup> | 79 <sup>w</sup>  | 86 <sup>w</sup>  | .. <sup>w</sup> | 95 <sup>w</sup>   | 92 <sup>w</sup> | 72 <sup>w</sup>   | 49 <sup>w</sup>      | 65 <sup>w</sup>   | 57 <sup>w</sup>      | 60 <sup>w</sup>                              | 1.0 <sup>w</sup>  |
| Faibles revenus                 | ..   | ..  | 28.9              | 49   | 65   | 76              | 88  | 164             | 135   | 33                   | 41  | 22                   | 33   | 2.5               |
| Revenus intermédiaires          | ..   | ..  | 22.9              | 82   | 93   | 86              | 97  | 75              | 49  | 48                   | 73  | 61                   | 69   | 0.7               |
| Tranche inférieure              | ..   | ..  | 25.2              | 83   | 91   | 83              | 96  | 81              | 54  | 44                   | 69  | 63                   | 69   | 0.5               |
| Tranche supérieure              | ..   | ..  | ..                | 88   | 101  | 99              | 100   | 46              | 26  | 79                   | 94  | 50                   | 67   | 1.6               |
| Revenus faibles et interm.      | ..   | ..  | 24.9              | 77   | 85   | 84              | 94  | 101             | 79  | 45                   | 62  | 54                   | 60   | 1.1               |
| Afrique subsaharienne           | ..   | ..  | 26.8              | 51   | 60   | 82              | 87  | 184             | 157   | 44                   | 45  | 15                   | 22   | 5.8               |
| Amérique latine et Caraïbes     | ..   | ..  | 5.1               | 82   | 100  | 99              | 101   | 55              | 26  | 75                   | 88  | 57                   | 67   | 0.6               |
| Asie de l'Est et Pacifique      | ..   | ..  | 13.3              | 101  | 98   | 90              | 100   | 56              | 29  | 47                   | 87  | 75                   | 79   | 0.2               |
| Asie du Sud                     | ..   | ..  | 41.3              | 62   | 80   | 70              | 90  | 123             | 83  | 30                   | 41  | 40                   | 53   | 0.7               |
| Europe et Asie centrale         | ..   | ..  | ..                | 90   | 98   | 98              | 97  | 49              | 26  | 81                   | 95  | 44                   | 63   | 0.6               |
| Moyen-Orient et Afrique du Nord | ..   | ..  | ..                | 77   | 90   | 79              | 93  | 78              | 42  | 48                   | 77  | 42                   | 60   | 0.1               |
| Revenus élevés                  | ..   | ..  | ..                | 97   | 100  | 99              | 12  | 7               | ..  | 99                   | 71  | ..                   | ..   | 0.4               |

a. En raison de la transition de la Classification internationale type de l'éducation de 1976 (CITE76) à celle de 1997 (ISCED97), les données antérieures à 1998 ne sont pas pleinement comparables à celles à partir de 1999. b. Les données sont de l'année la plus récente disponible. c. Concerne les parts de dépenses par centile de population, classées par dépenses par habitant. d. Données urbaines. e. Concerne les parts de revenus par centile de population, classées par revenus par habitant. f. Inclut le Monténégro. g. Données d'enquêtes, 2004. h. Inclut Hong Kong (Chine). i. Données d'enquêtes, 2005. j. Données d'enquêtes, 2005-06. k. Les données sont de 2007. l. Données d'enquêtes, 2004-05.



|                         | Produit intérieur brut |                                 | Valeur ajoutée en tant que % du PIB                  |         |             |           |          |      |                 | Dépense finale de conso. des ménages<br>% du PIB | Dépense finale de conso. de l'admin. publique<br>% du PIB | Formation brute de capital<br>% du PIB | Solde extérieur des biens et services<br>% du PIB | Déflateur implicite du PIB<br>Croiss. annuelle moy., % |
|-------------------------|------------------------|---------------------------------|--|---------|-------------|-----------|----------|------|-----------------|--|---|--|---|--|
|                         | Millions de \$         | Croissance annuelle moyenne (%) | Productivité agricole                                |         | Agriculture | Industrie | Services |      |                 |  |   |  |   |  |
|                         |                        |                                 | Valeur ajoutée agricole par travailleur (\$ de 2000) |         |             |           |          |      |                 |  |   |  |   |  |
|                         |                        |                                 | 1990-92  | 2003-05 |             |           |          |      |                 |  |   |  |   |  |
|                         | 2007                   | 2000-07                         | 1990-92  | 2003-05 | 2007        | 2007      | 2007     | 2007 | 2007            | 2007   | 2007  | 2007                                   | 2000-07   |  |
| Afghanistan             | 11 627                 | 11,5                            | ..   | ..      | 36          | 24        | 39       | 111  | 10              | 28   | -49   | 5,9                                    |   |  |
| Afrique du Sud          | 277 581                | 4,3                             | 1 786  | 2 484   | 3           | 31        | 66       | 64   | 20              | 20   | -4  | 6,6                                    |   |  |
| Albanie                 | 10 569                 | 5,3                             | 778  | 1 449   | 23          | 22        | 56       | 90   | 9               | 27   | -26   | 3,5                                    |   |  |
| Algérie                 | 135 285                | 4,5                             | 1 911  | 2 225   | 8           | 61        | 30       | 34   | 12              | 30   | 24  | 8,8                                    |   |  |
| Allemagne               | 3 297 233              | 1,1                             | 13 724   | 26 549  | 1           | 30        | 69       | 58   | 18              | 18   | 5   | 1                                      |   |  |
| Angola                  | 58 547                 | 13,1                            | 165  | 174     | 10          | 68        | 22       | 59   | .. <sup>a</sup> | 14   | 26  | 55,3                                   |   |  |
| Arabie saoudite         | 381 683                | 4,1                             | 7 875  | 15 780  | 3           | 65        | 32       | 28   | 23              | 22   | 27  | 8,1                                    |   |  |
| Argentine               | 262 331                | 4,7                             | 6 767  | 10 072  | 8           | 36        | 56       | 59   | 12              | 24   | 6   | 12,3                                   |   |  |
| Arménie                 | 9 177                  | 12,7                            | 1 476 <sup>b</sup>                                   | 3 692   | 18          | 44        | 38       | 74   | 9               | 32   | -15   | 4,2                                    |   |  |
| Australie               | 821 716                | 3,3                             | 20 838   | 29 924  | 3           | 28        | 69       | 57   | 18              | 27   | -1  | 3,7                                    |   |  |
| Autriche                | 377 028                | 1,9                             | 12 048   | 22 203  | 2           | 31        | 67       | 56   | 18              | 21   | 6   | 1,8                                    |   |  |
| Azerbaïdjan             | 31 248                 | 17,2                            | 1 084 <sup>b</sup>                                   | 1 143   | 6           | 62        | 32       | 32   | 13              | 27   | 27  | 9,3                                    |   |  |
| Bangladesh              | 67 694                 | 5,8                             | 254  | 338     | 19          | 29        | 53       | 77   | 6               | 24   | -7  | 4,3                                    |   |  |
| Bélarus                 | 44 771                 | 8,3                             | 1 977 <sup>b</sup>                                   | 3 153   | 9           | 40        | 51       | 62   | 20              | 28   | -9  | 27,6                                   |   |  |
| Belgique                | 448 560                | 1,9                             | 21 479   | 41 631  | 1           | 24        | 75       | 53   | 23              | 22   | 3   | 2                                      |   |  |
| Bénin                   | 5 428                  | 3,8                             | 326  | 519     | 32          | 13        | 54       | 78   | 15              | 20   | -13   | 2,9                                    |   |  |
| Bolivie                 | 13 120                 | 3,6                             | 670  | 773     | 14          | 32        | 54       | 68   | 13              | 13   | 5   | 6,8                                    |   |  |
| Bosnie et Herzégovine   | 14 661                 | 5,3                             | ..   | 8 270   | 10          | 26        | 64       | 76   | 24              | 18   | -18   | 3,8                                    |   |  |
| Brésil                  | 1 314 170              | 3,3                             | 1 506  | 3 126   | 5           | 31        | 64       | 48   | 28              | 22   | 2   | 8,5                                    |   |  |
| Bulgarie                | 39 549                 | 5,7                             | 2 500  | 7 159   | 8           | 33        | 59       | 75   | 12              | 35   | -22   | 5                                      |   |  |
| Burkina Faso            | 6 767                  | 5,8                             | 110  | 173     | 33          | 22        | 44       | 75   | 22              | 18   | -15   | 2,2                                    |   |  |
| Burundi                 | 974                    | 2,7                             | 108  | 70      | 35          | 20        | 45       | 91   | 29              | 17   | -37   | 8,4                                    |   |  |
| Cambodge                | 8 628                  | 9,8                             | ..   | 306     | 30          | 26        | 44       | 82   | 3               | 21   | -7  | 3,8                                    |   |  |
| Cameroun                | 20 644                 | 3,5                             | 389  | 646     | 19          | 29        | 52       | 73   | 9               | 17   | 1   | 2,2                                    |   |  |
| Canada                  | 1 326 376              | 2,7                             | 28 243   | 43 055  | ..          | ..        | ..       | 55   | 19              | 22   | 4   | 2                                      |   |  |
| Chili                   | 163 915                | 4,5                             | 3 600  | 5 308   | 4           | 48        | 48       | 55   | 10              | 21   | 14  | 7                                      |   |  |
| Chine                   | 3 280 053              | 10,2                            | 254  | 401     | 12          | 48        | 40       | 34   | 14              | 44   | 8   | 3,7                                    |   |  |
| Cisjordanie et Gaza     | 4 007                  | 0,4                             | ..   | ..      | ..          | ..        | ..       | 96   | 33              | 23   | -52   | 3                                      |   |  |
| Colombie                | 171 979                | 4,5                             | 3 405  | 2 847   | 11          | 29        | 60       | 63   | 13              | 24   | -1  | 6,3                                    |   |  |
| Congo, Rép. dém. du     | 8 955                  | 5                               | 184  | 149     | 42          | 28        | 29       | 82   | 9               | 18   | -9  | 31                                     |   |  |
| Congo, Rép. du          | 7 646                  | 4,1                             | ..   | ..      | 5           | 60        | 35       | 29   | 14              | 27   | 30  | 5,7                                    |   |  |
| Corée, Rép. de          | 969 795                | 4,7                             | 5 679  | 11 286  | 3           | 39        | 58       | 55   | 15              | 29   | 1   | 1,7                                    |   |  |
| Costa Rica              | 25 225                 | 5,2                             | 3 143  | 4 499   | 9           | 31        | 60       | 75   | 5               | 27   | -7  | 9,8                                    |   |  |
| Côte d'Ivoire           | 19 570                 | 0,2                             | 598  | 795     | 23          | 26        | 51       | 73   | 8               | 10   | 8   | 3,1                                    |   |  |
| Croatie                 | 51 277                 | 4,8                             | 4 921 <sup>b</sup>                                   | 9 987   | 7           | 32        | 61       | 56   | 20              | 33   | -8  | 3,7                                    |   |  |
| Danemark                | 308 093                | 1,8                             | 15 190   | 40 780  | 2           | 26        | 72       | 49   | 26              | 23   | 3   | 2,2                                    |   |  |
| Égypte, Rép. arabe d'   | 128 095                | 4,5                             | 1 528  | 2 072   | 13          | 36        | 51       | 75   | 11              | 22   | -8  | 6,9                                    |   |  |
| Émirats arabes unis     | 129 702                | 8,2                             | 10 454   | 25 841  | 2           | 56        | 42       | 46   | 11              | 24   | 18  | 4,9                                    |   |  |
| Équateur                | 44 184                 | 5                               | 1 686  | 1 676   | 7           | 35        | 58       | 67   | 13              | 21   | -1  | 9,6                                    |   |  |
| Érythrée                | 1 201                  | 2,3                             | ..   | 61      | 18          | 24        | 58       | 81   | 42              | 19   | -42   | 14,8                                   |   |  |
| Espagne                 | 1 429 226              | 3,4                             | 9 511  | 19 030  | 3           | 30        | 67       | 58   | 18              | 31   | -6  | 4                                      |   |  |
| États-Unis              | 13 811 200             | 2,7                             | 20 793   | 41 797  | 1           | 23        | 76       | 71   | 16              | 19   | -6  | 2,6                                    |   |  |
| Éthiopie                | 19 395                 | 7,5                             | 146  | 158     | 46          | 13        | 40       | 84   | 11              | 25   | -19   | 6,6                                    |   |  |
| Finlande                | 246 020                | 3,1                             | 18 822   | 31 214  | 3           | 32        | 65       | 51   | 21              | 21   | 7   | 0,9                                    |   |  |
| France                  | 2 562 288              | 1,7                             | 22 234   | 44 017  | 2           | 21        | 77       | 57   | 24              | 21   | -1  | 2                                      |   |  |
| Géorgie                 | 10 176                 | 8,3                             | 2 443 <sup>b</sup>                                   | 1 790   | 11          | 24        | 65       | 75   | 22              | 29   | -26   | 6,9                                    |   |  |
| Ghana                   | 15 246                 | 5,5                             | 293  | 320     | 36          | 25        | 38       | 78   | 13              | 33   | -23   | 19,5                                   |   |  |
| Grèce                   | 360 031                | 4,3                             | 7 668  | 9 011   | 3           | 21        | 76       | 68   | 14              | 26   | -8  | 3,4                                    |   |  |
| Guatemala               | 33 432                 | 3,6                             | 2 119  | 2 350   | 12          | 27        | 60       | 87   | 9               | 20   | -16   | 4,7                                    |   |  |
| Guinée                  | 4 564                  | 2,8                             | 142  | 190     | 17          | 45        | 38       | 84   | 6               | 13   | -2  | 18,1                                   |   |  |
| Haïti                   | 6 137                  | 0,2                             | ..   | ..      | ..          | ..        | ..       | 91   | 9               | 29   | -29   | 16,5                                   |   |  |
| Honduras                | 12 279                 | 5,3                             | 1 193  | 1 483   | 13          | 28        | 58       | 79   | 15              | 28   | -23   | 6,2                                    |   |  |
| Hong Kong (Chine)       | 206 706                | 5,2                             | ..   | ..      | 0           | 9         | 91       | 60   | 8               | 21   | 11  | -2,3                                   |   |  |
| Hongrie                 | 138 182                | 4                               | 4 105  | 6 987   | 4           | 29        | 66       | 66   | 10              | 22   | 2   | 5,1                                    |   |  |
| Inde                    | 1 170 968              | 7,8                             | 324  | 392     | 18          | 29        | 53       | 55   | 10              | 38   | -3  | 4,4                                    |   |  |
| Indonésie               | 432 817                | 5,1                             | 484  | 583     | 14          | 47        | 39       | 63   | 8               | 25   | 4   | 10,1                                   |   |  |
| Irak                    | ..                     | -11,4                           | ..   | 1 756   | ..          | ..        | ..       | ..   | ..              | ..   | ..  | ..                                     |   |  |
| Iran, Rép. islamique d' | 270 937                | 5,9                             | 1 954  | 2 542   | 9           | 42        | 49       | 47   | 14              | 37   | 3   | 16,9                                   |   |  |
| Irlande                 | 254 970                | 5,2                             | ..   | 17 879  | 2           | 36        | 62       | 44   | 16              | 27   | 13  | 3,1                                    |   |  |
| Israël                  | 161 822                | 3,3                             | ..   | ..      | ..          | ..        | ..       | 56   | 26              | 20   | -1  | 1,2                                    |   |  |
| Italie                  | 2 107 481              | 0,8                             | 11 542   | 23 967  | 2           | 27        | 71       | 59   | 20              | 21   | -1  | 2,7                                    |   |  |
| Japon                   | 4 376 705              | 1,7                             | 20 445   | 35 517  | 2           | 30        | 69       | 57   | 18              | 23   | 1   | -1,2                                   |   |  |
| Jordanie                | 15 832                 | 6,3                             | 1 892  | 1 360   | 3           | 32        | 65       | 89   | 20              | 26   | -35   | 3                                      |   |  |
| Kazakhstan              | 103 840                | 10                              | 1 795 <sup>b</sup>                                   | 1 557   | 7           | 44        | 49       | 48   | 11              | 31   | 9   | 14,3                                   |   |  |
| Kenya                   | 29 509                 | 4,4                             | 333  | 332     | 23          | 19        | 58       | 75   | 16              | 20   | -10   | 6                                      |   |  |
| Liban                   | 24 001                 | 3,3                             | ..   | 30 099  | 6           | 23        | 71       | 89   | 15              | 12   | -16   | 2                                      |   |  |
| Libéria                 | 725                    | -2,7                            | ..   | ..      | 66          | 16        | 18       | 86   | 11              | 16   | -14   | 10                                     |   |  |
| Libye                   | 58 333                 | 3,7                             | ..   | ..      | ..          | ..        | ..       | ..   | ..              | ..   | ..  | 21                                     |   |  |
| Lituanie                | 38 328                 | 8                               | ..   | 4 703   | 5           | 33        | 61       | 66   | 17              | 30   | -12   | 2,9                                    |   |  |
| Madagascar              | 7 326                  | 3,3                             | 186  | 174     | 27          | 15        | 58       | 81   | 10              | 29   | -19   | 11,6                                   |   |  |
| Malaisie                | 180 714                | 5,1                             | 3 803  | 5 126   | 9           | 51        | 41       | 50   | 13              | 23   | 14  | 4,8                                    |   |  |
| Malawi                  | 3 552                  | 3,2                             | 72   | 116     | 34          | 20        | 45       | 71   | 12              | 28   | -11   | 21,3                                   |   |  |
| Mali                    | 6 863                  | 5,4                             | 208  | 241     | 37          | 24        | 39       | 76   | 11              | 23   | -10   | 3,6                                    |   |  |
| Maroc                   | 73 275                 | 4,9                             | 1 430  | 1 775   | 12          | 29        | 59       | 58   | 16              | 32   | -6  | 1,1                                    |   |  |
| Mauritanie              | 2 644                  | 5,1                             | 574  | 356     | 13          | 47        | 41       | 61   | 20              | 26   | -7  | 11,3                                   |   |  |
| Mexique                 | 893 364                | 2,6                             | 2 256  | 2 792   | 4           | 25        | 71       | 71   | 9               | 23   | -2  | 6,3                                    |   |  |
| Moldavie                | 4 396                  | 6,5                             | 1 286 <sup>b</sup>                                   | 816     | 17          | 15        | 67       | 97   | 18              | 30   | -44   | 11,5                                   |   |  |
| Mozambique              | 7 752                  | 8                               | 109  | 153     | 28          | 27        | 45       | 72   | 12              | 24   | -8  | 7,8                                    |   |  |
| Myanmar                 | ..                     | 9,2                             | ..   | ..      | ..          | ..        | ..       | ..   | ..              | ..   | ..  | 21,2                                   |   |  |

|                                 | Produit intérieur brut |                                 |  | Valeur ajoutée en tant que % du PIB |             |           |          |  |   |  | Solde extérieur des biens et services<br>% du PIB | Déflateur implicite du PIB<br>Croiss., annuelle moy., % |
|---------------------------------|------------------------|---------------------------------|--|-------------------------------------|-------------|-----------|----------|--|---|--|---|---|
|                                 | Millions de \$         | Croissance annuelle moyenne (%) | Productivité agricole                                |                                     | Agriculture | Industrie | Services | Dépense finale de conso. des ménages<br>% du PIB | Dépense finale de conso. de l'admin. publique<br>% du PIB | Formation brute de capital<br>% du PIB |   |   |
|                                 |                        |                                 | Valeur ajoutée agricole par travailleur (\$ de 2000) |                                     |             |           |          |  |   |  |   |   |
|                                 |                        |                                 | 2007   | 2000-07                             |             |           |          |  |   |  |   |   |
| Népal                           | 10 207                 | 3,2                             | 191  | 207                                 | 35          | 16        | 49       | 82   | 9   | 25                                     | -16   | 5,6   |
| Nicaragua                       | 5 676                  | 3,5                             | ..   | 2 071                               | 20          | 30        | 51       | 92   | 9   | 29                                     | -30   | 7,6   |
| Niger                           | 4 170                  | 3,9                             | 152  | 157 <sup>b</sup>                    | ..          | ..        | ..       | 75   | 12  | 23                                     | -9  | 2,1   |
| Nigeria                         | 165 690                | 6,7                             | ..   | ..                                  | 33          | 39        | 28       | ..   | ..  | ..                                     | 9   | 17,8  |
| Norvège                         | 381 951                | 2,5                             | 19 500   | 37 776                              | 2           | 45        | 54       | 41   | 19  | 22                                     | 18  | 4   |
| Nouvelle-Zélande                | 129 372                | 3,2                             | 19 204   | 25 109                              | ..          | ..        | ..       | 60   | 18  | 25                                     | -3  | 2,4   |
| Ouganda                         | 11 214                 | 5,7                             | 184  | 229                                 | 29          | 18        | 53       | 80   | 14  | 24                                     | -19   | 6,2   |
| Ouzbékistan                     | 22 308                 | 6,2                             | 1 272 <sup>b</sup>                                   | 1 800                               | 24          | 27        | 49       | 54   | 16  | 20                                     | 10  | 26,5  |
| Pakistan                        | 143 597                | 5,8                             | 593  | 695                                 | 20          | 27        | 54       | 75   | 10  | 23                                     | -8  | 6,5   |
| Panama                          | 19 740                 | 6                               | 2 363  | 3 914                               | 7           | 16        | 77       | 71   | 7   | 23                                     | -1  | 1,8   |
| Papouasie-Nouvelle-Guinée       | 6 261                  | 2,4                             | 500  | 595                                 | 36          | 45        | 19       | 47   | 12  | 20                                     | 21  | 7,2   |
| Paraguay                        | 12 004                 | 3,3                             | 1 596  | 2 052                               | 26          | 20        | 54       | 74   | 9   | 21                                     | -4  | 10,6  |
| Pays-Bas                        | 754 203                | 1,6                             | 24 914   | 42 198                              | 2           | 25        | 73       | 47   | 25  | 20                                     | 8   | 2,1   |
| Pérou                           | 109 088                | 5,4                             | 930  | 1 498                               | 6           | 35        | 59       | 63   | 9   | 20                                     | 8   | 3,8   |
| Philippines                     | 144 129                | 5,1                             | 905  | 1 075                               | 14          | 31        | 55       | 80   | 10  | 15                                     | -5  | 5,1   |
| Pologne                         | 420 321                | 4,1                             | 1 502 <sup>b</sup>                                   | 2 182                               | 4           | 30        | 66       | 63   | 17  | 22                                     | -1  | 2,4   |
| Portugal                        | 220 241                | 0,8                             | 4 612  | 5 980                               | 3           | 25        | 72       | 65   | 21  | 22                                     | -8  | 3   |
| RDP Lao                         | 4 008                  | 6,6                             | 360  | 458                                 | 42          | 32        | 26       | 65   | 9   | 33                                     | -6  | 9,4   |
| Rép. arabe syrienne             | 38 081                 | 4,5                             | 2 344  | 3 261                               | 20          | 32        | 48       | 71   | 12  | 16                                     | 2   | 6,2   |
| Rép. dominicaine                | 36 686                 | 4,8                             | 2 268  | 4 586                               | 12          | 28        | 60       | 80   | 7   | 20                                     | -6  | 17,4  |
| République centrafricaine       | 1 712                  | 0,1                             | 287  | 381                                 | 56          | 16        | 28       | 88   | 10  | 9                                      | -7  | 1,9   |
| République kirghize             | 3 505                  | 4                               | 675 <sup>b</sup>                                     | 979                                 | 33          | 20        | 47       | 101  | 19  | 17                                     | -37   | 5,8   |
| République slovaque             | 74 932                 | 6                               | ..   | 5 026                               | 3           | 37        | 60       | 55   | 18  | 27                                     | 0   | 3,9   |
| République tchèque              | 168 142                | 4,5                             | ..   | 5 423                               | 3           | 39        | 58       | 48   | 21  | 27                                     | 3   | 2,1   |
| Roumanie                        | 165 980                | 6,1                             | 2 196  | 4 646                               | 8           | 26        | 65       | 77   | 14  | 22                                     | -13   | 18  |
| Royaume-Uni                     | 2 727 806              | 2,6                             | 22 659   | 26 933                              | 1           | 24        | 75       | 64   | 22  | 18                                     | -4  | 2,6   |
| Russie, Fédération de           | 1 291 011              | 6,6                             | 1 825 <sup>b</sup>                                   | 2 519                               | 5           | 39        | 57       | 50   | 17  | 25                                     | 8   | 16,7  |
| Rwanda                          | 3 320                  | 5,8                             | 168  | 182                                 | 36          | 14        | 50       | 85   | 11  | 22                                     | -18   | 9,7   |
| Salvador                        | 20 215                 | 2,7                             | 1 633  | 1 638                               | 11          | 29        | 60       | 93   | 11  | 16                                     | -21   | 3,4   |
| Sénégal                         | 11 151                 | 4,5                             | 225  | 215                                 | 15          | 22        | 63       | 76   | 10  | 32                                     | -18   | 2,2   |
| Serbie                          | 41 581                 | 5,5                             | ..   | ..                                  | 13          | 26        | 62       | 73   | 22  | 25                                     | -20   | 19,5  |
| Sierra Leone                    | 1 672                  | 11,2                            | ..   | ..                                  | 44          | 24        | 32       | 84   | 13  | 17                                     | -14   | 8,9   |
| Singapour                       | 161 347                | 5,8                             | 22 695   | 40 419                              | 0           | 31        | 69       | 38   | 10  | 23                                     | 29  | 1   |
| Somalie                         | ..                     | ..                              | ..   | ..                                  | ..          | ..        | ..       | ..   | ..  | ..                                     | ..  | ..  |
| Soudan                          | 47 632                 | 7,1                             | 418  | 666                                 | 32          | 28        | 41       | 68   | 14  | 24                                     | -6  | 9,6   |
| Sri Lanka                       | 32 354                 | 5,3                             | 679  | 702                                 | 12          | 30        | 58       | 68   | 15  | 27                                     | -10   | 10  |
| Suède                           | 444 443                | 2,8                             | 21 463   | 33 023                              | 1           | 29        | 70       | 47   | 27  | 18                                     | 8   | 1,5   |
| Suisse                          | 415 516                | 1,6                             | 22 344   | 23 418                              | 1           | 28        | 70       | 60   | 11  | 22                                     | 7   | 0,9   |
| Tadjikistan                     | 3 712                  | 8,8                             | 397 <sup>b</sup>                                     | 465                                 | 21          | 28        | 51       | 113  | 9   | 23                                     | -45   | 20,5  |
| Tanzanie                        | 16 181                 | 6,7                             | 238  | 295                                 | 45          | 17        | 37       | 73   | 16  | 17                                     | -6  | 9   |
| Tchad                           | 7 085                  | 12,2                            | 173  | 215                                 | 23          | 44        | 32       | 60   | 6   | 19                                     | 15  | 8,2   |
| Thaïlande                       | 245 818                | 5,4                             | 497  | 621                                 | 11          | 44        | 45       | 57   | 10  | 30                                     | 4   | 2,9   |
| Togo                            | 2 493                  | 2,6                             | 312  | 347                                 | 43          | 23        | 34       | 85   | 10  | 18                                     | -13   | 0,8   |
| Tunisie                         | 35 020                 | 4,8                             | 2 422  | 2 719                               | 11          | 27        | 62       | 64   | 13  | 23                                     | 0   | 2,7   |
| Turkménistan                    | 12 933                 | ..                              | 1 222 <sup>b</sup>                                   | ..                                  | ..          | ..        | ..       | 46   | 13  | 23                                     | 17  | ..  |
| Turquie                         | 657 091                | 5,9                             | ..   | 1 846                               | 9           | 28        | 63       | 71   | 12  | 22                                     | -5  | 18,8  |
| Ukraine                         | 140 484                | 7,6                             | 1 195 <sup>b</sup>                                   | 1 702                               | 7           | 32        | 61       | 66   | 15  | 22                                     | -4  | 14  |
| Uruguay                         | 23 087                 | 3,3                             | 5 714  | 7 973                               | 9           | 32        | 59       | 73   | 11  | 18                                     | -2  | 9,4   |
| Venezuela, Rép. boliv. du       | 228 071                | 4,7                             | 4 483  | 6 292                               | ..          | ..        | ..       | 48   | 11  | 24                                     | 17  | 26,8  |
| Vietnam                         | 71 216                 | 7,8                             | 214  | 305                                 | 20          | 42        | 38       | 67   | 6   | 35                                     | -8  | 6,7   |
| Yémen, Rép. du                  | 22 523                 | 4                               | 271  | 328 <sup>b</sup>                    | ..          | ..        | ..       | ..   | ..  | ..                                     | ..  | 13,5  |
| Zambie                          | 11 363                 | -5,7                            | 159  | 204                                 | 22          | 38        | 40       | 59   | 10  | 24                                     | 6   | 18,3  |
| Zimbabwe                        | 3 418                  | -4,4                            | 240  | 222                                 | 19          | 24        | 57       | 72   | 27  | 17                                     | -16   | 2320  |
| Monde                           | 54 347 038t            | 3,2w                            | 730w   | 911w                                | 3w          | 28w       | 69w      | 61w  | 17w   | 22w                                    | 0w  |   |
| Faibles revenus                 | 810 300                | 5,6                             | 259  | 321                                 | 25          | 28        | 48       | 74   | 9   | 24                                     | -6  |   |
| Revenus intermédiaires          | 13 342 194             | 6,2                             | 454  | 654                                 | 8           | 32        | 59       | 60   | 15  | 25                                     | 0   |   |
| Tranche inférieure              | 6 888 343              | 8                               | 370  | 509                                 | 13          | 41        | 46       | 49   | 13  | 35                                     | 3   |   |
| Tranche supérieure              | 6 450 429              | 4,3                             | 2 134  | 2 954                               | 5           | 31        | 64       | 59   | 17  | 23                                     | 1   |   |
| Revenus faibles et interm.      | 14 155 882             | 6,2                             | 417  | 583                                 | 10          | 32        | 59       | 61   | 15  | 25                                     | -1  |   |
| Afrique subsaharienne           | 842 914                | 5                               | 246  | 281                                 | 15          | 32        | 54       | 67   | 16  | 21                                     | -3  |   |
| Amérique latine et Caraïbes     | 3 444 374              | 3,6                             | 2 155  | 3 053                               | 5           | 29        | 66       | 60   | 17  | 22                                     | 1   |   |
| Asie de l'Est et Pacifique      | 4 438 135              | 8,9                             | 303  | 446                                 | 12          | 47        | 41       | 41   | 13  | 38                                     | 7   |   |
| Asie du Sud                     | 1 438 594              | 7,3                             | 335  | 406                                 | 18          | 29        | 53       | 59   | 10  | 35                                     | -4  |   |
| Europe et Asie centrale         | 3 155 221              | 6,1                             | 1 588  | 2 109                               | 7           | 33        | 60       | 61   | 16  | 24                                     | -1  |   |
| Moyen-Orient et Afrique du Nord | 828 691                | 4,5                             | 1 583  | 2 205                               | 11          | 35        | 53       | 62   | 14  | 26                                     | -1  |   |
| Revenus élevés                  | 40 197 253             | 2,4                             | 14 586   | 25 456                              | 2           | 26        | 72       | 62   | 18  | 21                                     | -1  |   |

a. Les données sur la consommation finale de l'administration publique ne sont pas disponibles séparément et sont incluses dans la dépense finale de consommation des ménages. b. Les données ne sont pas disponibles pour les trois années. c. Les données concernent la Tanzanie continentale uniquement.

Tableau 4 Commerce, aide et finance

|                         | Commerce de marchandises |                | Exportations manufacturières<br>% du total des exportations de marchandises | Exportations de haute technologie<br>% du total des exportations manufacturières | Solde des transactions courantes<br>Millions de \$ | Flux d'investissement étranger direct<br>Millions de \$ | Aide publique au développement <sup>a</sup><br>\$ par habitant | Dette extérieure      |                             | Crédit intérieur fourni par le secteur bancaire<br>% du PIB | Migration nette, milliers |
|-------------------------|--------------------------|----------------|---|--|--|---|--|-----------------------|-----------------------------|---|---------------------------|
|                         | Exportations             | Importations   |   |  |  |   |  | Total, millions de \$ | Valeur actualisée, % du PIB |   |                           |
|                         | Millions de \$           | Millions de \$ |   |  |  |   |  | 2006                  | 2006                        |   |                           |
|                         | 2007                     | 2007           | 2006  | 2006   | 2007   | 2006  | 2006   | 2006                  | 2006                        | 2007  | 2000-05 <sup>b</sup>      |
| Afghanistan             | 480                      | 2 950          | ..  | ..   | ..   | ..  | ..   | 1 771                 | 18 <sup>d</sup>             | 0   | 1 112                     |
| Afrique du Sud          | 69 788                   | 90 990         | 53 <sup>f</sup>   | 6  | -20 631  | -120  | 15   | 35 549                | 15                          | 89  | 75                        |
| Albanie                 | 1 072                    | 4 196          | 27  | 13   | -671   | 325   | 101  | 2 340                 | 21                          | 64  | -110                      |
| Algérie                 | 59 518                   | 27 439         | 1   | 2  | ..   | 1 795   | 6  | 5 583                 | 5                           | -3  | -140                      |
| Allemagne               | 1 326 521                | 1 059 439      | 83  | 17   | 150 746  | 43 410  | ..   | ..                    | ..                          | 126   | 1 000                     |
| Angola                  | 38 100                   | 11 400         | ..  | ..   | 10 690   | -38   | 10   | 9 563                 | 33                          | 2   | 175                       |
| Arabie saoudite         | 228 550                  | 94 235         | 8   | 1  | 99 066   | 660   | 1  | ..                    | ..                          | 18  | 285                       |
| Argentine               | 55 933                   | 44 780         | 32  | 7  | 7 210  | 4 840   | 3  | 122 190               | 68                          | 29  | -100                      |
| Arménie                 | 1 219                    | 3 282          | 56  | 1  | -571   | 343   | 71   | 2 073                 | 29                          | 12  | -100                      |
| Australie               | 141 079                  | 165 331        | 23  | 12   | -56 783  | 26 599  | ..   | ..                    | ..                          | 142   | 593                       |
| Autriche                | 162 204                  | 161 800        | 80  | 13   | 12 031   | 157   | ..   | ..                    | ..                          | 124   | 180                       |
| Azerbaïdjan             | 9 300                    | 6 050          | 8   | 2  | 9 019  | -584  | 24   | 1 900                 | 12                          | 18  | -100                      |
| Bangladesh              | 12 360                   | 18 470         | 92  | 0  | 1 196  | 697   | 8  | 20 521                | 22                          | 59  | -500                      |
| Bélarus                 | 24 339                   | 28 674         | 50  | 3  | -2 944   | 354   | 7  | 6 124                 | 17                          | 27  | ..                        |
| Belgique                | 432 327                  | 415 752        | 77  | 8 <sup>c</sup>   | 8 254  | 61 990  | ..   | ..                    | ..                          | 114   | 180                       |
| Bénin                   | 590                      | 1 110          | 9   | 0  | -226   | 63  | 43   | 824                   | 12 <sup>d</sup>             | 9   | 99                        |
| Bolivie                 | 4 485                    | 3 446          | 7   | 4  | 1 319  | 240   | 62   | 5 292                 | 20 <sup>d</sup>             | 54  | -100                      |
| Bosnie et Herzégovine   | 4 155                    | 9 726          | 62  | 3  | -1 939   | 423   | 126  | 5 669                 | 43                          | 56  | 115                       |
| Brésil                  | 160 649                  | 126 581        | 51  | 12   | 1 460  | 18 782  | 0  | 194 150               | 26                          | 96  | -229                      |
| Bulgarie                | 18 450                   | 30 034         | 53  | 6  | -8 592   | 5 172   | ..   | 20 925                | 74                          | 59  | -43                       |
| Burkina Faso            | 660                      | 1 700          | 8   | 10   | ..   | 26  | 61   | 1 142                 | 11 <sup>d</sup>             | 12  | 100                       |
| Burundi                 | 55                       | 350            | 6   | 4  | -135   | 0   | 51   | 1 411                 | 105                         | 38  | 192                       |
| Cambodge                | 4 400                    | 5 300          | 97  | 0  | -506   | 483   | 37   | 3 527                 | 48                          | 13  | 10                        |
| Cameroun                | 3 750                    | 3 760          | 3   | 3  | ..   | 309   | 93   | 3 171                 | 4 <sup>d</sup>              | 6   | 6                         |
| Canada                  | 418 493                  | 389 670        | 56  | 15   | 12 815   | 69 068  | ..   | ..                    | ..                          | 166   | 1 041                     |
| Chili                   | 68 296                   | 46 108         | 11  | 7  | 7 200  | 7 952   | 5  | 47 977                | 42                          | 90  | 30                        |
| Chine                   | 1 217 939 <sup>g</sup>   | 955 845        | 92 <sup>o</sup>   | 30   | 249 866  | 78 095  | 1  | 322 845               | 14                          | 136   | -1 900                    |
| Cisjordanie et Gaza     | ..                       | ..             | ..  | ..   | ..   | ..  | 384  | ..                    | ..                          | 9   | 11                        |
| Colombie                | 29 360                   | 32 897         | 37  | 4  | -5 851   | 6 463   | 22   | 39 698                | 32                          | 50  | -120                      |
| Congo, Rép. dém. du     | 2 600                    | 2 950          | ..  | ..   | ..   | 180   | 34   | 11 201                | 119 <sup>d</sup>            | 5   | -237                      |
| Congo, Rép. du          | 6 100                    | 2 900          | ..  | ..   | 903  | 344   | 69   | 6 130                 | 108 <sup>d</sup>            | -10   | -10                       |
| Corée, Rép. de          | 371 554                  | 356 648        | 89  | 32   | 5 954  | 3 645   | ..   | ..                    | ..                          | 110   | -80                       |
| Costa Rica              | 9 367                    | 12 955         | 65  | 45   | -1 499   | 1 469   | 5  | 6 832                 | 35                          | 48  | 84                        |
| Côte d'Ivoire           | 8 400                    | 6 100          | 15  | 42   | -146   | 315   | 13   | 13 840                | 72 <sup>d</sup>             | 21  | -339                      |
| Croatie                 | 12 360                   | 25 830         | 66  | 10   | -4 412   | 3 376   | 45   | 37 480                | 93                          | 83  | 100                       |
| Danemark                | 103 307                  | 99 375         | 65  | 20   | 4 279  | 3 343   | ..   | ..                    | ..                          | 207   | 46                        |
| Égypte, Rép. arabe d'   | 16 201                   | 27 064         | 21  | 1  | 2 635  | 10 043  | 12   | 29 339                | 28                          | 91  | -525                      |
| Émirats arabes unis     | 154 000                  | 121 100        | ..  | ..   | ..   | ..  | ..   | ..                    | ..                          | 59  | 577                       |
| Équateur                | 13 751                   | 13 565         | 10  | 8  | 1 503  | 271   | 14   | 16 536                | 52                          | 19  | -400                      |
| Érythrée                | 15                       | 515            | ..  | ..   | ..   | 4   | 28   | 800                   | 49 <sup>d</sup>             | 139   | 229                       |
| Espagne                 | 241 962                  | 373 585        | 76  | 6  | -145 275   | 20 167  | ..   | ..                    | ..                          | 194   | 2 846                     |
| États-Unis              | 1 163 183                | 2 016 978      | 79  | 30   | -738 641   | 180 580   | ..   | ..                    | ..                          | 240   | 6 493                     |
| Éthiopie                | 1 290                    | 5 320          | ..  | ..   | -1 786   | 364   | 25   | 2 326                 | 8 <sup>d</sup>              | 47  | -140                      |
| Finlande                | 89 656                   | 81 145         | 81  | 22   | 11 402   | 5 311   | ..   | ..                    | ..                          | 85  | 33                        |
| France                  | 552 193                  | 613 224        | 79  | 21   | -30 567  | 81 045  | ..   | ..                    | ..                          | 123   | 722                       |
| Géorgie                 | 1 240                    | 5 217          | 48  | 16   | -1 931   | 1 060   | 81   | 1 964                 | 22                          | 32  | -248                      |
| Ghana                   | 4 320                    | 7 980          | 31  | 0  | -1 040   | 435   | 51   | 3 192                 | 21 <sup>d</sup>             | 33  | 12                        |
| Grèce                   | 23 574                   | 75 553         | 52  | 11   | -29 565  | 5 401   | ..   | ..                    | ..                          | 95  | 154                       |
| Guatemala               | 6 926                    | 13 578         | 35  | 3  | -1 592   | 354   | 37   | 5 496                 | 18                          | 42  | -300                      |
| Guinée                  | 1 100                    | 1 190          | ..  | ..   | ..   | 108   | 18   | 3 281                 | 58 <sup>d</sup>             | 16  | -425                      |
| Haïti                   | 550                      | 1 550          | ..  | ..   | 1  | 160   | 62   | 1 189                 | 22 <sup>d</sup>             | 25  | -140                      |
| Honduras                | 2 160                    | 6 760          | 21  | 1  | -195   | 385   | 84   | 4 076                 | 25 <sup>d</sup>             | 51  | -150                      |
| Hong Kong (Chine)       | 349 663                  | 370 733        | 91  | 11   | 27 405   | 42 891  | ..   | ..                    | ..                          | 126   | 300                       |
| Hongrie                 | 94 160                   | 94 792         | 84  | 24   | -7 421   | 6 098   | ..   | 107 677               | 100                         | 75  | 65                        |
| Inde                    | 145 228                  | 216 682        | 70  | 5  | -9 415   | 17 453  | 1  | 153 075               | 15                          | 63  | -1 350                    |
| Indonésie               | 118 163                  | 91 715         | 45  | 13   | 11 009   | 5 580   | 6  | 130 956               | 45                          | 41  | -1 000                    |
| Irak                    | 36 400                   | 29 020         | ..  | ..   | ..   | ..  | ..   | ..                    | ..                          | ..  | -375                      |
| Iran, Rép. islamique d' | 83 000                   | 45 000         | 10  | 6  | ..   | 901   | 2  | 20 113                | 10                          | 48  | -1 250                    |
| Irlande                 | 121 068                  | 81 678         | 85  | 34   | -12 695  | -882  | ..   | ..                    | ..                          | 199   | 188                       |
| Israël                  | 54 065                   | 58 950         | 82  | 14   | 4 994  | 14 302  | ..   | ..                    | ..                          | 76  | 115                       |
| Italie                  | 491 532                  | 504 591        | 85  | 7  | -51 032  | 38 884  | ..   | ..                    | ..                          | 129   | 1 125                     |
| Japon                   | 712 839                  | 620 967        | 91  | 22   | 210 490  | -6 784  | ..   | ..                    | ..                          | 294   | 270                       |
| Jordanie                | 5 760                    | 13 310         | 71  | 1  | -1 909   | 3 219   | 105  | 8 000                 | 58                          | 124   | 130                       |
| Kazakhstan              | 46 540                   | 32 940         | 13  | 21   | -7 184   | 6 143   | 11   | 74 148                | 132                         | 41  | -200                      |
| Kenya                   | 4 140                    | 9 210          | 26  | 3  | -526   | 51  | 26   | 6 534                 | 26                          | 34  | 25                        |
| Liban                   | 3 574                    | 12 251         | 70  | 2  | -2 046   | 2 794   | 174  | 23 963                | 116                         | 190   | ..                        |
| Libéria                 | 157                      | 490            | ..  | ..   | -138   | -82   | 75   | 2 674                 | 1 128 <sup>d</sup>          | 92  | -119                      |
| Libye                   | 45 000                   | 8 600          | ..  | ..   | 22 170   | ..  | 6  | ..                    | ..                          | -70   | 10                        |
| Lituanie                | 17 173                   | 24 116         | 58  | 8  | -3 218   | 1 812   | ..   | 18 955                | 79                          | 61  | -30                       |
| Madagascar              | 1 190                    | 2 590          | 41  | 1  | -554   | 230   | 39   | 1 453                 | 13 <sup>d</sup>             | 9   | -5                        |
| Malaisie                | 176 211                  | 146 982        | 74  | 54   | 28 931   | 6 064   | 9  | 52 526                | 39                          | 117   | 150                       |
| Malawi                  | 670                      | 1 380          | 13  | 11   | ..   | 30  | 49   | 850                   | 6 <sup>d</sup>              | 16  | -30                       |
| Mali                    | 1 620                    | 2 000          | 10  | 4  | -231   | 185   | 69   | 1 436                 | 15 <sup>d</sup>             | 15  | -134                      |
| Maroc                   | 14 646                   | 31 468         | 68  | 10   | 1 851  | 2 699   | 34   | 18 493                | 30                          | 92  | -550                      |
| Mauritanie              | 1 360                    | 1 510          | 0   | ..   | ..   | -3  | 62   | 1 630                 | 93 <sup>d</sup>             | ..  | 30                        |
| Mexique                 | 272 044                  | 296 578        | 76  | 19   | -1 993   | 19 222  | 2  | 160 700               | 21                          | 43  | -3 983                    |
| Moldavie                | 1 370                    | 3 720          | 31  | 5  | -695   | 242   | 60   | 2 416                 | 65                          | 40  | -250                      |
| Mozambique              | 2 650                    | 3 210          | 5   | 2  | -634   | 154   | 77   | 3 265                 | 12 <sup>d</sup>             | 10  | -20                       |
| Myanmar                 | 5 350                    | 3 250          | ..  | ..   | 802  | 279   | 3  | 6 828                 | 47                          | 28  | -99                       |

|                                   | Commerce de marchandises |                    | Exportations manufacturières<br>% du total des exportations de marchandises | Exportations de haute technologie<br>% du total des exportations manufacturières | Solde des transactions courantes<br>Millions de \$ | Flux d'investissement étranger direct<br>Millions de \$ | Aide publique au développement <sup>a</sup><br>\$ par habitant | Dette extérieure      |                             | Crédit intérieur fourni par le secteur bancaire<br>% du PIB | Migration nette, milliers |
|-----------------------------------|--------------------------|--------------------|---|--|--|---|--|-----------------------|-----------------------------|---|---------------------------|
|                                   | Exportations             | Importations       |   |  |  |   |  | Total, millions de \$ | Valeur actualisée, % du PIB |   |                           |
|                                   | Millions de \$           | Millions de \$     |   |  |  |   |  | 2006                  | 2006                        |   |                           |
|                                   | 2007                     | 2007               | 2006  | 2006   | 2007   | 2006  | 2006   | 2006                  | 2006                        | 2007  | 2000-05 <sup>b</sup>      |
| Népal                             | 888                      | 2 904              | ..  | ..   | 6  | -7  | 19   | 3 409                 | 27 <sup>d</sup>             | 49  | -100                      |
| Nicaragua                         | 1 210                    | 3 510              | 9   | 7  | -855   | 282   | 132  | 4 391                 | 30 <sup>d</sup>             | 74  | -210                      |
| Niger                             | 650                      | 970                | 15  | 11   | -312   | 20  | 29   | 805                   | 8 <sup>d</sup>              | 7   | -29                       |
| Nigeria                           | 66 500                   | 27 500             | ..  | ..   | 24 202   | 5 445   | 79   | 7 693                 | 9                           | 4   | -170                      |
| Norvège                           | 139 424                  | 80 347             | 16  | 19   | 64 070   | 4 653   | ..   | ..                    | ..                          | ..  | 84                        |
| Nouvelle-Zélande                  | 26 950                   | 30 890             | 27  | 11   | -10 233  | 7 941   | ..   | ..                    | ..                          | 152   | 102                       |
| Ouganda                           | 1 530                    | 3 350              | 21  | 34   | -745   | 392   | 52   | 1 264                 | 6 <sup>d</sup>              | 9   | -5                        |
| Ouzbékistan                       | 8 040                    | 4 470              | ..  | ..   | ..   | 164   | 6  | 3 892                 | 26                          | ..  | -300                      |
| Pakistan                          | 17 457                   | 32 598             | 81  | 1  | -8 253   | 4 273   | 14   | 35 909                | 26                          | 46  | -1 239                    |
| Panama                            | 1 200                    | 7 010              | 10  | 0  | -1 577   | 2 574   | 9  | 9 989                 | 77                          | 88  | 8                         |
| Papouasie-Nouvelle-Guinée         | 4 610                    | 2 950              | ..  | ..   | 640  | 32  | 45   | 1 675                 | 35                          | 23  | ..                        |
| Paraguay                          | 3 374                    | 7 280              | 16  | 8  | -217   | 189   | 9  | 3 426                 | 43                          | 20  | -45                       |
| Pays-Bas                          | 550 636                  | 490 582            | 66  | 28   | 50 706   | 7 197   | ..   | ..                    | ..                          | 208   | 110                       |
| Pérou                             | 27 956                   | 20 185             | 14  | 2  | 2 589  | 3 467   | 17   | 28 174                | 42                          | 16  | -510                      |
| Philippines                       | 50 276                   | 57 160             | 87  | 68   | 5 897  | 2 345   | 7  | 60 324                | 57                          | 41  | -900                      |
| Pologne                           | 137 609                  | 160 804            | 79  | 4  | -15 794  | 19 198  | ..   | 125 831               | 41                          | 47  | -200                      |
| Portugal                          | 50 994                   | 77 050             | 74  | 9  | -18 281  | 7 366   | ..   | ..                    | ..                          | 174   | 276                       |
| RDP lao                           | 980                      | 1 400              | ..  | ..   | ..   | 187   | 63   | 2 985                 | 87                          | 8   | -115                      |
| Rép. arabe syrienne               | 11 330                   | 14 820             | 32  | 1  | 920  | 600   | 1  | 6 502                 | 23                          | 33  | 200                       |
| Rép. dominicaine                  | 6 700                    | 13 100             | ..  | ..   | -2 231   | 1 183   | 6  | 8 905                 | 35                          | 54  | -148                      |
| République centrafricaine         | 195                      | 230                | 36  | 0  | ..   | 24  | 31   | 1 020                 | 53 <sup>d</sup>             | 18  | -45                       |
| République kirghize               | 1 105                    | 2 475              | 46  | 3  | -234   | 182   | 60   | 2 382                 | 52 <sup>d</sup>             | 15  | -75                       |
| République slovaque               | 58 082                   | 60 103             | 85  | 6  | ..   | 4 165   | ..   | 27 085                | 58                          | 52  | 3                         |
| République tchèque                | 122 414                  | 117 980            | 89  | 14   | -4 586   | 6 021   | ..   | ..                    | ..                          | 55  | 67                        |
| Roumanie                          | 40 257                   | 69 712             | 79  | 4  | -23 136  | 11 394  | ..   | 55 114                | 58                          | 36  | -270                      |
| Royaume-Uni                       | 435 615                  | 617 178            | 77  | 34   | -115 243   | 139 745   | ..   | ..                    | ..                          | 194   | 948                       |
| Russie, Fédération de             | 355 177                  | 223 059            | 17  | 9  | 78 310   | 30 827  | ..   | 251 067               | 34                          | 25  | 917                       |
| Rwanda                            | 165                      | 600                | ..  | ..   | -147   | 11  | 62   | 419                   | 8 <sup>d</sup>              | 9   | 43                        |
| Salvador                          | 3 980                    | 8 677              | 55  | 3  | -855   | 204   | 23   | 9 136                 | 55                          | 46  | -143                      |
| Sénégal                           | 1 650                    | 4 250              | 44  | 6  | ..   | 58  | 68   | 1 984                 | 14 <sup>d</sup>             | 25  | -100                      |
| Serbie                            | 8 780                    | 18 295             | ..  | 4  | ..   | 5 128   | 214  | 13 831                | 52                          | 30  | -339                      |
| Sierra Leone                      | 260                      | 420                | ..  | ..   | -101   | 59  | 63   | 1 428                 | 10 <sup>d</sup>             | 10  | 472                       |
| Singapour                         | 299 271 <sup>a</sup>     | 263 150            | 80 <sup>a</sup>   | 58   | 36 326   | 24 191  | ..   | ..                    | ..                          | 81  | 200                       |
| Somalie                           | ..                       | ..                 | ..  | ..   | ..   | 96  | 46   | 2 836                 | ..                          | ..  | 100                       |
| Soudan                            | 8 160                    | 8 450              | 0   | 1  | -4 722   | 3 534   | 55   | 19 158                | 77 <sup>d</sup>             | 0   | -532                      |
| Sri Lanka                         | 7 750                    | 10 840             | 70  | 2  | -1 334   | 480   | 40   | 11 446                | 40                          | 47  | -442                      |
| Suède                             | 168 223                  | 150 039            | 78  | 16   | 28 413   | 27 299  | ..   | ..                    | ..                          | 135   | 152                       |
| Suisse                            | 171 621                  | 160 798            | 91  | 22   | 72 354   | 27 185  | ..   | ..                    | ..                          | 194   | 100                       |
| Tadjikistan                       | 1 468                    | 2 455              | ..  | ..   | -21  | 339   | 36   | 1 154                 | 36                          | 15  | -345                      |
| Tanzanie                          | 2 005                    | 5 337              | 18  | 0  | -1 442   | 474   | 46   | 4 240                 | 16 <sup>d,g</sup>           | 13  | -345                      |
| Tchad                             | 3 450                    | 1 500              | ..  | ..   | ..   | 700   | 27   | 1 772                 | 23 <sup>d</sup>             | 0   | 219                       |
| Thaïlande                         | 152 469                  | 141 347            | 76  | 27   | 14 921   | 9 010   | -3   | 55 233                | 30                          | 96  | 231                       |
| Togo                              | 690                      | 1 450              | 58  | 0  | -461   | 57  | 12   | 1 806                 | 68 <sup>d</sup>             | 22  | -4                        |
| Tunisie                           | 15 029                   | 18 980             | 75  | 4  | -634   | 3 270   | 43   | 18 480                | 66                          | 72  | -29                       |
| Turkménistan                      | 8 920                    | 4 460              | ..  | ..   | ..   | 731   | 5  | 881                   | 11                          | ..  | -10                       |
| Turquie                           | 107 154                  | 169 987            | 42  | ..   | -32 774  | 20 070  | 8  | 207 854               | 61                          | 49  | -30                       |
| Ukraine                           | 49 100                   | 60 440             | 73  | 3  | -5 927   | 5 604   | 10   | 49 887                | 58                          | 62  | -173                      |
| Uruguay                           | 4 480                    | 5 480              | 32  | 3  | -186   | 1 346   | 6  | 9 804                 | 66                          | 25  | -104                      |
| Venezuela, Rép. boliv. du         | 69 165                   | 48 591             | 5   | 2  | 20 001   | -543  | 2  | 44 635                | 34                          | 23  | 40                        |
| Vietnam                           | 48 387                   | 60 830             | 50  | 5  | -6 992   | 2 315   | 22   | 20 202                | 33                          | 96  | -200                      |
| Yémen, Rép. du                    | 7 160                    | 5 890              | 1   | 5  | 206  | 1 121   | 13   | 5 563                 | 25                          | 10  | -100                      |
| Zambie                            | 4 876                    | 4 014              | 6   | 2  | -505   | 575   | 122  | 2 325                 | 9 <sup>d</sup>              | 17  | -82                       |
| Zimbabwe                          | 2 050                    | 2 420              | 38  | 2  | ..   | 40  | 21   | 4 677                 | 110                         | 93  | -75                       |
| <b>Monde</b>                      | <b>13 899 267t</b>       | <b>14 107 100t</b> | <b>74w</b>  | <b>20w</b>   | <b>1 352 442s</b>                                  | <b>16w</b>  | <b>..s</b>   | <b>167w</b>           | <b>..h,w</b>                |   |                           |
| <b>Faibles revenus</b>            | <b>230 215</b>           | <b>251 819</b>     | <b>..</b>   | <b>..</b>  | <b>20 380</b>                                      | <b>35</b>   | <b>201 382</b>   | <b>30</b>             | <b>-2 858</b>               |   |                           |
| <b>Revenus intermédiaires</b>     | <b>3 919 104</b>         | <b>3 641 914</b>   | <b>60</b>   | <b>20</b>  | <b>334 242</b>                                     | <b>9</b>  | <b>2 642 418</b>   | <b>77</b>             | <b>-15 770</b>              |   |                           |
| Tranche inférieure                | 2 179 289                | 1 947 080          | 69  | 25   | 162 047  | 9   | 1 080 416  | 102                   | -11 295                     |   |                           |
| Tranche supérieure                | 1 738 728                | 1 690 142          | 52  | 16   | 172 195  | 7   | 1 562 002  | 55                    | -4 475                      |   |                           |
| <b>Revenus faibles et interm.</b> | <b>4 149 329</b>         | <b>3 893 700</b>   | <b>60</b>   | <b>20</b>  | <b>354 621</b>                                     | <b>19</b>   | <b>2 843 800</b>   | <b>75</b>             | <b>-18 629</b>              |   |                           |
| Afrique subsaharienne             | 261 373                  | 237 971            | ..  | ..   | 15 408   | 52  | 173 248  | 48                    | -1 070                      |   |                           |
| Amérique latine et Caraïbes       | 750 092                  | 732 907            | 53  | 12   | 70 457   | 12  | 734 499  | 63                    | -6 811                      |   |                           |
| Asie de l'Est et Pacifique        | 1 783 695                | 1 475 731          | 80  | 33   | 104 972  | 4   | 659 985  | 119                   | -3 847                      |   |                           |
| Asie du Sud                       | 184 991                  | 286 021            | 72  | 4  | 22 916   | 6   | 227 303  | 60                    | -2 484                      |   |                           |
| Europe et Asie centrale           | 874 122                  | 935 854            | 39  | 8  | 114 318  | 14  | 912 265  | 38                    | -1 798                      |   |                           |
| Moyen-Orient et Afrique du Nord   | 297 678                  | 234 252            | 19  | 5  | 26 551   | 54  | 136 499  | 49                    | -2 618                      |   |                           |
| <b>Revenus élevés</b>             | <b>9 752 088</b>         | <b>10 219 990</b>  | <b>77</b>   | <b>21</b>  | <b>997 821</b>                                     | <b>0,1</b>  | <b>196</b>   | <b>18 522</b>         |                             |   |                           |

**Note :** Les agrégés régionaux incluent des données d'économies non reprises dans le tableau. Les totaux pour le monde et les groupes de revenus incluent l'aide non allouée par pays ou région. a. La distinction entre l'aide publique, pour les pays de la liste de la Partie II du Comité d'aide au développement (CAD) de l'OCDE, et l'aide publique au développement a été abandonnée en 2005. Les agrégés régionaux incluent les données d'économies non reprises dans le tableau. Les totaux pour le monde et les groupes de revenus incluent l'aide non allouée par pays ou région. b. Total pour la période de 5 ans. c. Inclut le Luxembourg. d. Les données proviennent d'une analyse de durabilité de la dette entreprise dans le cadre de l'initiative pour les Pays pauvres lourdement endettés (HIPC). e. Inclut les réexportations. f. Les données sur les exportations et importations totales ne concernent que l'Afrique du Sud. Les données sur les parts de produits d'exportation concernent l'Union douanière d'Afrique australe (Afrique australe, Botswana, Lesotho et Namibie). g. Le RNB ne concerne que la Tanzanie continentale. h. Le total mondial calculé par l'ONU donne un résultat de zéro, mais du fait que les agrégés affichés ici correspondent à des définitions de la Banque mondiale, les totaux régionaux et des groupes de revenus n'égalent pas zéro.

Tableau 5 Indicateurs clés du développement pour les autres économies

|                                 | Population |                                 |                    |                           | RNB             |                   | RNB PPA            |                     | Croissance du PIB par hab. (%) | Espérance de vie à la naissance |                 | Taux d'alphabétisation des adultes (15 ans et plus) (%) | Émissions de dioxyde de carbone par hab. (tonnes) |
|---------------------------------|------------|---------------------------------|--------------------|---------------------------|-----------------|-------------------|--------------------|---------------------|--------------------------------|---------------------------------|-----------------|---|---|
|                                 | Millions   | Croissance annuelle moyenne (%) | Densité (hab./km²) | Composition, âge 0-14 (%) | Milliards de \$ | Par habitant (\$) | Milliards de \$    | Par habitant (\$)   |                                |                                 |                 |   |   |
|                                 |            |                                 |                    |                           |                 |                   |                    |                     |                                | 2007                            | 2000-2007       |   |   |
| Andorre                         | 67         | 0,5 <sup>c</sup>                | 143                | ..                        | ..              | <sup>e</sup>      | ..                 | ..                  | ..                             | ..                              | ..              | ..  | ..  |
| Antigua-et-Barbuda              | 85         | 1,4                             | 193                | ..                        | 977             | 11 520            | 1 494              | 17 620 <sup>f</sup> | 2,9                            | ..                              | ..              | ..  | 5,1   |
| Antilles néerlandaises          | 191        | 0,8                             | 239                | 21                        | ..              | <sup>e</sup>      | ..                 | ..                  | ..                             | 71                              | 79              | 96  | 22,2  |
| Aruba                           | 101        | 0,5 <sup>c</sup>                | 561                | 22                        | ..              | <sup>e</sup>      | ..                 | ..                  | ..                             | ..                              | ..              | 97  | 21,8  |
| Bahamas                         | 331        | 1,3                             | 33                 | 27                        | ..              | <sup>e</sup>      | ..                 | ..                  | ..                             | 70                              | 76              | ..  | 6,3   |
| Bahreïn                         | 753        | 2,1                             | 1 060              | 25                        | 14 022          | 19 350            | 24 869             | 34 310              | 5,6                            | 74                              | 77              | 87  | 23,8  |
| Barbade                         | 294        | 0,4                             | 684                | 18                        | ..              | <sup>e</sup>      | 4 711 <sup>f</sup> | 16 140 <sup>f</sup> | ..                             | 74                              | 80              | ..  | 4,4   |
| Belize                          | 304        | 2,8                             | 13                 | 37                        | 1 157           | 3 800             | 1 886 <sup>f</sup> | 6 200 <sup>f</sup>  | 0,1                            | 70                              | 74              | ..  | 2,8   |
| Bermudes                        | 64         | 0,4                             | 1 280              | ..                        | ..              | <sup>e</sup>      | ..                 | ..                  | ..                             | 76                              | 81              | ..  | 8,7   |
| Bhoutan                         | 657        | 2,3                             | 14                 | 31                        | 1 166           | 1 770             | 3 276              | 4 980               | 17,5                           | 64                              | 67              | 60  | 0,7   |
| Botswana                        | 1 881      | 1,2                             | 3                  | 35                        | 10 991          | 5 840             | 23 369             | 12 420              | 2,5                            | 50                              | 50              | 81  | 2,4   |
| Brunei Darussalam               | 389        | 2,2                             | 74                 | 29                        | 10 287          | 26 930            | 19 059             | 49 900              | 2,9                            | 75                              | 80              | 93  | 24,1  |
| Cap-Vert                        | 530        | 2,3                             | 132                | 38                        | 1 287           | 2 430             | 1 558              | 2 940               | 4,6                            | 68                              | 74              | 81  | 0,6   |
| Chypre                          | 787        | 1,8                             | 85                 | 19                        | 19 617          | 24 940            | 20 741             | 26 370              | 2,5                            | 77                              | 82              | 97  | 9,1   |
| Comores                         | 626        | 2,1                             | 336                | 42 <sup>g</sup>           | 425             | 680               | 721                | 1 150               | -2,9                           | 62 <sup>g</sup>                 | 64 <sup>g</sup> | ..  | 0,2   |
| Corée, Rép. dém.                | 23 783     | 0,5                             | 198                | 23                        | ..              | <sup>i</sup>      | ..                 | ..                  | ..                             | 65                              | 69              | ..  | 3,4   |
| pop. de                         |            |                                 |                    |                           |                 |                   |                    |                     |                                |                                 |                 |   |   |
| Cuba                            | 11 257     | 0,1                             | 103                | 18                        | ..              | <sup>d</sup>      | ..                 | ..                  | ..                             | 76                              | 80              | 100   | 2,3   |
| Djibouti                        | 833        | 1,9                             | 36                 | 37                        | 908             | 1 090             | 1 886              | 2 260               | 2,2                            | 53                              | 56              | ..  | 0,5   |
| Dominique                       | 73         | 0,3                             | 97                 | ..                        | 310             | 4 250             | 540 <sup>f</sup>   | 7 410 <sup>f</sup>  | 0,4                            | ..                              | ..              | ..  | 1,5   |
| Estonie                         | 1 342      | -0,3                            | 32                 | 15                        | 17 706          | 13 200            | 26 399             | 19 680              | 7,3                            | 67                              | 78              | 100   | 14  |
| Fidji                           | 838        | 0,6                             | 46                 | 32                        | 3 189           | 3 800             | 3 666              | 4 370               | -5,0                           | 66                              | 71              | ..  | 1,3   |
| Gabon                           | 1 330      | 1,7                             | 5                  | 35                        | 8 876           | 6 670             | 17 395             | 13 080              | 4                              | 56                              | 57              | 84  | 1,1   |
| Gambie                          | 1 707      | 3                               | 171                | 41                        | 544             | 320               | 1 951              | 1 140               | 4,3                            | 58                              | 60              | ..  | 0,2   |
| Grenade                         | 108        | 0,9                             | 318                | 33                        | 505             | 4 670             | 747 <sup>f</sup>   | 6 910 <sup>f</sup>  | 3                              | ..                              | ..              | ..  | 2   |
| Groenland                       | 57         | 0,1                             | 0 <sup>h</sup>     | ..                        | ..              | <sup>e</sup>      | ..                 | ..                  | ..                             | ..                              | ..              | ..  | 10  |
| Guam                            | 173        | 1,6                             | 321                | 29                        | ..              | <sup>e</sup>      | ..                 | ..                  | ..                             | 73                              | 78              | ..  | 25  |
| Guinée équatoriale              | 508        | 2,3                             | 18                 | 42                        | 6 527           | 12 860            | 10 773             | 21 230              | 9,9                            | 50                              | 52              | 87  | 11,5  |
| Guinée-Bissau                   | 1 695      | 3                               | 60                 | 48                        | 331             | 200               | 790                | 470                 | -0,3                           | 45                              | 48              | ..  | 0,2   |
| Guyana                          | 739        | 0,1                             | 4                  | 31                        | 959             | 1 300             | 2 129 <sup>f</sup> | 2 880 <sup>f</sup>  | 5,5                            | 63                              | 69              | ..  | 2   |
| Ile de Man                      | 77         | 0,9                             | 136                | ..                        | 3 088           | 40 600            | 2 568 <sup>f</sup> | 33 750 <sup>f</sup> | 4,9                            | ..                              | ..              | ..  | ..  |
| Iles Caïman                     | 47         | 2,1 <sup>c</sup>                | 180                | ..                        | ..              | <sup>e</sup>      | ..                 | ..                  | ..                             | ..                              | ..              | ..  | 7,1   |
| Iles Féroé                      | 48         | 0,2 <sup>c</sup>                | 35                 | ..                        | ..              | <sup>e</sup>      | ..                 | ..                  | ..                             | 77                              | 81              | ..  | 13,7  |
| Iles Mariannes du Nord          | 84         | 2,4 <sup>c</sup>                | 182                | ..                        | ..              | <sup>e</sup>      | ..                 | ..                  | ..                             | ..                              | ..              | ..  | ..  |
| Iles Marshall                   | 67         | 3,3                             | 369                | ..                        | 204             | 3 070             | ..                 | ..                  | 1,8                            | ..                              | ..              | ..  | ..  |
| Iles Salomon                    | 495        | 2,5                             | 18                 | 40                        | 363             | 730               | 831 <sup>f</sup>   | 1 680 <sup>f</sup>  | 3,2                            | 63                              | 64              | ..  | 0,4   |
| Iles Vierges (É.-U.)            | 108        | 0,0 <sup>h</sup>                | 310                | 23                        | ..              | <sup>e</sup>      | ..                 | ..                  | ..                             | 77                              | 80              | ..  | 124,3   |
| Ils Anglo-Normandes             | 149        | 0,2                             | 785                | 16                        | ..              | <sup>e</sup>      | ..                 | ..                  | ..                             | 76                              | 81              | ..  | ..  |
| Islande                         | 311        | 1,4                             | 3                  | 22                        | 16 826          | 54 100            | 10 592             | 34 060              | 1,4                            | 79                              | 83              | ..  | 7,6   |
| Jamaïque                        | 2 677      | 0,5                             | 247                | 31                        | 9 923           | 3 710             | 16 612             | 6 210               | 1,7                            | 70                              | 73              | ..  | 4   |
| Kiribati                        | 102        | 1,7                             | 126                | ..                        | 120             | 1 170             | 228 <sup>f</sup>   | 2 240 <sup>f</sup>  | 0,8                            | ..                              | ..              | ..  | 0,3   |
| Koweït                          | 2 663      | 2,8                             | 149                | 23                        | 80 221          | 31 640            | 126 703            | 49 970              | 6,7                            | 76                              | 80              | 93  | 40,4  |
| Lesotho                         | 2 006      | 0,9                             | 66                 | 40                        | 2 007           | 1 000             | 3 783              | 1 890               | 4,3                            | 43                              | 43              | 82  | ..  |
| Lettonie                        | 2 276      | -0,6                            | 37                 | 14                        | 22 595          | 9 930             | 38 452             | 16 890              | 10,9                           | 65                              | 77              | 100   | 3,1   |
| Liechtenstein                   | 35         | 0,8 <sup>e</sup>                | 220                | ..                        | ..              | <sup>e</sup>      | ..                 | ..                  | ..                             | ..                              | ..              | ..  | ..  |
| Luxembourg                      | 480        | 1,3                             | 185                | 18                        | 36 420          | 75 880            | 30 909             | 64 400              | 1,9                            | 76                              | 82              | ..  | 24,9  |
| Macao (Chine)                   | 480        | 1,2                             | 17 026             | 14                        | ..              | <sup>e</sup>      | ..                 | ..                  | 26,6                           | 78                              | 83              | 91  | 4,7   |
| Macédoine, ex-RY de             | 2 037      | 0,2                             | 80                 | 19                        | 7 052           | 3 460             | 17 344             | 8 510               | 5,1                            | 72                              | 76              | 96  | 5,1   |
| Maldives                        | 305        | 1,6                             | 1 018              | 32                        | 977             | 3 200             | 1 540              | 5 040               | 3,8                            | 67                              | 69              | 96  | 2,5   |
| Malte                           | 409        | 0,7                             | 1 279              | 17                        | 6 216           | 15 310            | 8 523              | 20 990              | 2,7                            | 77                              | 81              | ..  | 6,1   |
| Maurice                         | 1 263      | 0,9                             | 622                | 24                        | 6 878           | 5 450             | 14 381             | 11 390              | 3,9                            | 70                              | 77              | 84  | 2,6   |
| Mayotte                         | 194        | 3,8 <sup>e</sup>                | 518                | ..                        | ..              | <sup>d</sup>      | ..                 | ..                  | ..                             | ..                              | ..              | ..  | ..  |
| Micronésie, États fédérés de    | 111        | 0,5                             | 159                | 38                        | 274             | 2 470             | 363 <sup>f</sup>   | 3 270 <sup>f</sup>  | 1,5                            | 68                              | 69              | ..  | ..  |
| Monaco                          | 33         | 0,3 <sup>e</sup>                | 16 769             | ..                        | ..              | <sup>e</sup>      | ..                 | ..                  | ..                             | ..                              | ..              | ..  | ..  |
| Mongolie                        | 2 612      | 1,2                             | 2                  | 27                        | 3 362           | 1 290             | 8 246              | 3 160               | 8,7                            | 66                              | 69              | 98  | 3,4   |
| Monténégro                      | 600        | -1,6                            | 43                 | 19                        | 3 109           | 5 180             | 6 175              | 10 290              | 7,6                            | 72                              | 77              | ..  | ..  |
| Namibie                         | 2 074      | 1,4                             | 3                  | 37                        | 6 970           | 3 360             | 10 608             | 5 120               | 4,6                            | 52                              | 53              | 85  | 1,2   |
| Nouvelle-Calédonie              | 242        | 1,8                             | 13                 | 26                        | ..              | <sup>e</sup>      | ..                 | ..                  | ..                             | 73                              | 78              | ..  | 11,2  |
| Oman                            | 2 600      | 1,1                             | 8                  | 32                        | 27 887          | 11 120            | 49 487             | 19 740              | 4,6                            | 74                              | 77              | 81  | 12,5  |
| Palaos                          | 20         | 0,8 <sup>e</sup>                | 44                 | ..                        | 167             | 8 210             | ..                 | ..                  | 2                              | ..                              | ..              | ..  | 11,9  |
| Polynésie française             | 263        | 1,5                             | 72                 | 27                        | ..              | <sup>e</sup>      | ..                 | ..                  | ..                             | 71                              | 77              | ..  | 2,7   |
| Puerto Rico                     | 3 943      | 0,5                             | 445                | 21                        | ..              | <sup>e</sup>      | ..                 | ..                  | ..                             | 74                              | 83              | 90  | 0,5   |
| Qatar                           | 836        | 4,3                             | 76                 | 21                        | ..              | <sup>e</sup>      | ..                 | ..                  | 1,8                            | 75                              | 76              | 89  | 69,2  |
| Sainte-Lucie                    | 168        | 1,1                             | 275                | 27                        | 929             | 5 530             | 1 584 <sup>f</sup> | 9 430 <sup>f</sup>  | 2                              | 73                              | 76              | ..  | 2,3   |
| Saint-Kitts-et-Nevis            | 49         | 1,4                             | 188                | ..                        | 470             | 9 630             | 650 <sup>f</sup>   | 13 320 <sup>f</sup> | 2,5                            | ..                              | ..              | ..  | 2,7   |
| Saint-Marin                     | 29         | 1,1 <sup>i</sup>                | 482                | ..                        | 1 291           | 45 130            | 1 046 <sup>f</sup> | 37 080 <sup>f</sup> | 3,5                            | 79                              | 85              | ..  | ..  |
| Saint-Vincent-et-les-Grenadines | 120        | 0,5                             | 309                | 28                        | 507             | 4 210             | 863 <sup>f</sup>   | 7 170 <sup>f</sup>  | 6,2                            | 69                              | 74              | ..  | 1,7   |
| Samoa                           | 187        | 0,7                             | 66                 | 40                        | 454             | 2 430             | 735 <sup>f</sup>   | 3 930 <sup>f</sup>  | 2,2                            | 68                              | 75              | 99  | 0,8   |
| Samoa américaines               | 60         | 1,4 <sup>c</sup>                | 301                | ..                        | ..              | <sup>d</sup>      | ..                 | ..                  | ..                             | ..                              | ..              | ..  | 5,1   |
| Sao Tomé-et-Principe            | 158        | 1,7                             | 165                | 41                        | 138             | 870               | 258                | 1 630               | 4,1                            | 63                              | 67              | 85  | 0,6   |
| Seychelles                      | 85         | 0,7                             | 185                | ..                        | 762             | 8 960             | 1 313 <sup>f</sup> | 15 450 <sup>f</sup> | 5,8                            | 69                              | 76              | 92  | 6,6   |
| Slovénie                        | 2 018      | 0,2                             | 100                | 14                        | 42 306          | 20 960            | 53 756             | 26 640              | 5,5                            | 74                              | 81              | 100   | 8,1   |
| Suriname                        | 458        | 0,7                             | 3                  | 29                        | 2 166           | 4 730             | 3 499 <sup>f</sup> | 7 640 <sup>f</sup>  | 4,7                            | 67                              | 73              | 90  | 5,1   |
| Swaziland                       | 1 145      | 1,3                             | 67                 | 39                        | 2 951           | 2 580             | 5 649              | 4 930               | 1,7                            | 42                              | 40              | 80  | 0,9   |
| Timor oriental                  | 1 066      | 4,4                             | 72                 | 45                        | 1 604           | 1 510             | 3 281 <sup>f</sup> | 3 080 <sup>f</sup>  | 4,1                            | 56                              | 58              | ..  | 0,2   |
| Tonga                           | 101        | 0,4                             | 140                | 37                        | 233             | 2 320             | 367 <sup>f</sup>   | 3 650 <sup>f</sup>  | -4,3                           | 72                              | 74              | ..  | 1,2   |
| Trinité-et-Tobago               | 1 333      | 0,4                             | 260                | 21                        | 18 795          | 14 100            | 29 981             | 22 490              | 5,6                            | 68                              | 72              | 98  | 24,7  |
| Vanuatu                         | 226        | 2,5                             | 19                 | 39                        | 417             | 1 840             | 771 <sup>f</sup>   | 3 410 <sup>f</sup>  | 2,6                            | 68                              | 72              | ..  | 0,4   |

a. Calculé à l'aide de la méthode de l'Atlas de la Banque mondiale. b. La PPA est la parité de pouvoir d'achat ; voir Définitions. c. Les données sont de 2003-07. d. Estimé appartenir aux revenus intermédiaires, tranche supérieure (entre 3 706 et 11 455 \$). e. Estimé appartenir aux revenus élevés (11 456 \$ ou plus). f. L'estimation est basée sur une régression ; d'autres sont extrapolées à partir des dernières estimations du Programme de comparaison internationale. g. Inclut l'île de Mayotte. h. Moins de 0,5. i. Estimé être des revenus faibles (935 \$ ou moins). j. Les données sont de 2004-07. k. Plus de -0,05.



## Notes techniques

Les présentes notes techniques traitent des sources et méthodologies utilisées pour compiler les indicateurs présentés dans cette édition des Grands indicateurs du développement dans le monde. Les notes suivent l'ordre d'apparition des indicateurs dans les tableaux.

### Sources

Les données publiées dans les *Grands indicateurs du développement dans le monde* sont tirées des *Indicateurs du développement dans le monde 2008*. Toutefois, quand cela a été possible, les révisions effectuées depuis la date de clôture de cette édition ont été intégrées. En outre, des estimations disponibles depuis peu de la population et du revenu national brut (RNB) par habitant pour 2007 ont été ajoutées aux tableaux 1 et 5.

La Banque mondiale exploite diverses sources pour les statistiques publiées dans les *Indicateurs du développement dans le monde*. Les données relatives à la dette extérieure pour les pays en développement sont communiquées directement à la Banque mondiale par les pays membres en développement, par le biais du *Debtor Reporting System*. Les autres proviennent essentiellement des Nations Unies et de ses agences spécialisées, du Fonds monétaire international (FMI) et des rapports des pays à la Banque mondiale. Des estimations du personnel de la Banque sont également utilisées afin d'améliorer l'actualité et la cohérence. Pour la plupart des pays, les estimations de comptes nationaux sont obtenues des gouvernements par des missions économiques de la Banque mondiale. Dans certains cas, ces comptes sont ajustés par le personnel pour veiller à la conformité aux définitions et concepts internationaux. La plupart des données sociales de sources nationales sont tirées de fichiers administratifs, d'enquêtes spéciales ou de recensements périodiques.

Pour des notes plus détaillées sur les données, voir les *Indicateurs du développement dans le monde 2008* de la Banque mondiale.

### Cohérence et fiabilité des données

Des efforts considérables ont été consentis pour normaliser les données mais une pleine comparabilité ne peut être garantie et la prudence est de rigueur dans l'interprétation des indicateurs. De nombreux facteurs affectent la disponibilité, la comparabilité et la fiabilité des données : les systèmes de statistiques sont encore inefficaces dans de nombreux pays en développement ; les méthodes statistiques, la couverture, les pratiques et définitions varient largement et les comparaisons inter-pays et « inter-temporelles » génèrent des problèmes conceptuels

et techniques qui ne peuvent être résolus de manière univoque. La couverture des données peut ne pas être complète à cause de circonstances particulières et pour les économies qui rencontrent des problèmes de récolte et de traitement des données. Pour ces raisons, même si les données proviennent des sources censées être les mieux documentées, elles ne doivent être considérées que comme des tendances indicatives caractérisant les différences majeures entre les économies plutôt que comme des mesures quantitatives précises de ces différences. Les divergences entre les données présentées dans les dernières éditions reflètent des mises à jour par les pays ainsi que des révisions des séries historiques et des changements de méthodologie. Il est donc recommandé aux lecteurs de ne pas procéder à des comparaisons entre des séries de données provenant d'éditions différentes de publications de la Banque mondiale. Des séries chronologiques sont disponibles sur le *CD-ROM des Indicateurs du développement dans le monde 2008* et sur *WDI Online*.

### Ratios et taux de croissance

Par souci de facilité de référence, les tableaux montrent dans la plupart des cas les ratios et taux de croissance plutôt que les simples valeurs sous-jacentes. Les valeurs dans leur forme originale sont disponibles sur le *CD-ROM des Indicateurs du développement dans le monde 2008*. Sauf indication contraire, les taux de croissance sont calculés en utilisant la méthode de la régression des moindres carrés (voir les *Méthodes statistiques*). Cette méthode prenant en compte toutes les observations durant une période donnée, les taux de croissance obtenus reflètent des tendances générales qui ne sont pas influencées par des valeurs exceptionnelles. Afin d'exclure les effets de l'inflation, des indicateurs économiques de prix constants sont utilisés dans le calcul des taux de croissance. Les données en italique datent d'une année ou période différente de celle affichée dans l'en-tête de la colonne – jusqu'à deux ans avant ou après pour les indicateurs économiques et jusqu'à trois ans pour les indicateurs sociaux, car ces derniers ont tendance à être mis à jour moins régulièrement et évoluent également beaucoup moins sur de courtes périodes.

### Séries de prix constants

La croissance d'une économie se mesure à l'augmentation de la valeur ajoutée produite par les travailleurs et les entreprises opérant dans cette économie. Ainsi, mesurer la croissance réelle requiert des estimations du PIB et de ses composantes en prix constants. La Banque mondiale

collecte des séries de comptes nationaux en prix constants, exprimés en devises nationales et enregistrés au cours de l'année de référence originale du pays. Pour obtenir des séries comparables de données en prix constants, elle remet à l'échelle le PIB et la valeur ajoutée par origine industrielle à une année de référence commune (2000 pour la version actuelle des *Indicateurs du développement dans le monde*). Ce procédé donne lieu à une divergence entre le PIB remis à l'échelle et la somme de ses composantes remises à l'échelle. Étant donné que l'affectation de la divergence générerait des distorsions dans le taux de croissance, elle n'est pas réaffectée.

### Chiffres récapitulatifs

Les chiffres récapitulatifs pour les régions et groupes de revenus, présentés en bas de la plupart des tableaux, sont calculés par une simple addition lorsqu'ils sont exprimés en niveaux. Les ratios et taux de croissances globaux sont généralement calculés en tant que moyennes pondérées. Les chiffres récapitulatifs pour les indicateurs sociaux sont pondérés par la population ou des sous-groupes de population, à l'exception de la mortalité infantile, qui est pondérée par le nombre de naissances. Voir les notes sur des indicateurs spécifiques pour plus de précisions.

En ce qui concerne les chiffres récapitulatifs couvrant plusieurs années, les calculs sont basés sur un groupe uniforme d'économies, de sorte que la composition de l'agrégé ne change pas dans le temps. Les mesures de groupes ne sont compilées que si les données disponibles pour une année donnée représentent au moins deux tiers du total du groupe, tel que défini pour l'année-repère 2000. Tant que ce critère est satisfait, les économies pour lesquelles des données manquent sont supposées se comporter de manière comparable à celles qui fournissent des estimations. Le lecteur doit garder à l'esprit que les chiffres récapitulatifs sont des estimations des agrégés représentatifs de chaque aspect et qu'aucune réduction rationnelle ne peut être effectuée sur le comportement de l'économie au niveau du pays sans se baser sur les indicateurs de groupes. En outre, le processus d'estimation peut générer des divergences entre les sous-groupes et les totaux généraux.

### Tableau 1. Indicateurs clés du développement

La **population** est évaluée sur base d'une définition stricte, prenant en compte tous les résidents, indépendamment de leur statut légal ou de leur nationalité, excepté pour les réfugiés qui ne sont pas installés de façon permanente dans

le pays d'asile et sont généralement considérés comme des membres de la population de leur pays d'origine.

Le **taux de croissance démographique** annuel moyen est le taux exponentiel de changement pour la période (voir la section *Méthodes statistiques*).

La **densité de population** est la population au cours de l'année divisée par la superficie du territoire. La superficie du territoire est sa surface totale à l'exclusion des terres intérieures immergées et des cours d'eau côtiers. La densité est calculée au moyen des données de superficies les plus récentes disponibles.

La **composition de la population, âge 0-14** désigne la part de la population totale âgée d'entre 0 et 14 ans.

Le **RNB** (revenu national brut) est la mesure la plus large du revenu national, additionnant la valeur ajoutée totale de sources intérieures et étrangères revendiquées par les résidents. Le RNB correspond au produit intérieur brut (PIB) plus les recettes nettes du revenu primaire de sources étrangères. Les données sont converties de la devise nationale en dollars EU en utilisant la méthode de l'Atlas de la Banque mondiale, qui consiste à utiliser une moyenne des taux de change sur trois ans pour amortir les effets des fluctuations du taux de change transitoire (voir la section *Méthodes statistiques* pour plus de détails au sujet de la méthode de l'Atlas).

Le **RNB par habitant** est le RNB divisé par la population du courant de l'année. Il est converti en dollars EU par la méthode de l'Atlas. La Banque utilise le RNB par habitant pour classer les économies à des fins analytiques et pour déterminer l'éligibilité pour les emprunts.

Le **RNB en PPA**, qui correspond au RNB converti en dollars internationaux à l'aide de facteurs de conversion de parité de pouvoir d'achat (PPA), est pris en compte parce que les taux nominaux de change ne reflètent pas toujours les différences de prix relatifs au niveau international. Au taux de la PPA, un dollar international correspond au même pouvoir d'achat par rapport au RNB que celui du dollar EU par rapport au RNB des États-Unis. Les taux de PPA permettent une comparaison standard des niveaux de prix réels entre les pays, de même que les indices des prix conventionnels permettent la comparaison des valeurs réelles dans le temps. Les facteurs de conversion de la PPA utilisés ici sont dérivés des enquêtes sur les prix, couvrant 146 pays et menées en 2005 par le Programme international de comparaison. Pour ce qui est des pays de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), les données proviennent des enquêtes

les plus récentes, conduites en 1999 ; les autres proviennent soit de l'enquête de 1996, soit de celle de 1993, soit d'enquêtes précédentes et sont extrapolées à l'année-repère 1996. Les estimations pour les pays non inclus dans les enquêtes sont dérivées de modèles statistiques utilisant les données disponibles.

Le **RNB PPA** par habitant est le RNB PPA divisé par la population en cours d'année.

La **croissance du PIB par habitant** est basée sur le PIB mesuré en prix constants. La croissance du PIB est considérée comme une mesure globale de la croissance d'une économie. Le PIB en prix constants peut être évalué en mesurant la quantité totale de biens et de services produits en une période, en les évaluant selon un ensemble de prix convenus pour l'année de base et en déduisant les coûts des intrants intermédiaires, également en prix constants (voir la section *Méthodes statistiques* pour plus de détails sur les taux de croissance par la méthode des moindres carrés).

L'**espérance de vie à la naissance** est le nombre d'années qu'un nouveau-né serait supposé vivre si les modèles de mortalité prédominants à sa naissance restaient inchangés tout au long de sa vie. Les données sont présentées séparément pour les hommes et les femmes.

Le taux d'alphabétisation chez l'adulte est le pourcentage de personnes âgées de 15 ans ou plus qui peuvent lire et écrire, tout en comprenant, un court récit sur leur vie de tous les jours. En pratique, l'alphabétisation est difficile à mesurer. L'estimer sur base d'une telle définition requiert des évaluations sur base de recensements ou d'enquêtes dans des conditions précises. De nombreux pays évaluent le nombre de personne alphabétisées sur bases des dires des intéressés. Certains autres utilisent des informations de fréquentation scolaire comme approximation mais appliquent des longueurs différentes de fréquentation ou de niveau d'achèvement. La définition et les méthodologies de la collecte de données variant selon les pays, celles-ci doivent être utilisées avec précaution.

Les **émissions de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>)** mesurent les émissions générées par l'utilisation des combustibles fossiles et la fabrication du ciment. Ces émissions incluent le dioxyde de carbone produit durant la consommation de combustibles solides, liquides et gazeux, ainsi que lors du torchage du gaz. Le dioxyde de carbone par habitant est la quantité de CO<sub>2</sub> divisée par la population de milieu d'année. Le *Carbon Dioxide Information Analysis Center* (CDIAC), sous la tutelle du Département de l'Énergie américain, calcule les émissions anthropiques annuelles de CO<sub>2</sub>. Ces calculs sont dérivés de

données sur la consommation de combustibles fossiles provenant du *World Energy Data Set*, géré par la Division de statistique des Nations Unies et de données sur la fabrication du ciment au niveau mondial tirées du *Cement Manufacturing Data Set* tenu par le Bureau des mines américain. Chaque année, le CDIAC recalcule la série chronologique intégrale, de 1950 à aujourd'hui, en intégrant ses conclusions les plus récentes et les dernières corrections apportées à sa base de données. Les estimations n'incluent pas les carburants fournis aux navires et aéronefs utilisés dans le transport international, à cause de la difficulté de répartir ces carburants entre les pays qui bénéficient de ces moyens de transport.

### **Tableau 2. Objectifs du Millénaire pour le développement : éradiquer la pauvreté et améliorer les vies**

La **part du quantile le plus pauvre dans la consommation ou le revenu national** est la part de consommation ou, dans certains cas, le revenu des 20 % les plus pauvres de la population. Il s'agit d'une mesure distributionnelle. Les pays présentant une distribution inégale de la consommation (ou du revenu) affichent un taux de pauvreté plus élevé pour un revenu moyen donné. Les données proviennent d'enquêtes représentatives nationales auprès des ménages. Les enquêtes auprès des ménages sous-jacentes différant aux points de vue des méthodes et des types de données collectées, les données de distributions ne sont pas strictement comparables d'un pays à l'autre. Le personnel de la Banque mondiale a fait un effort pour faire en sorte que les données soient aussi comparables que possible. Partout où cela était possible, la consommation a été utilisée plutôt que les revenus.

La **prévalence de la malnutrition des enfants** est le pourcentage d'enfants de moins de cinq ans dont le poids par rapport à l'âge est inférieur à -2 (moins deux) écarts-types de la médiane de la population de référence âgée d'entre 0 et 59 mois. Le tableau présente des données relatives aux nouvelles normes de croissance des enfants émises par l'Organisation mondiale de la santé (OMS) en 2006. Les estimations relatives à la malnutrition des enfants proviennent de données d'enquêtes nationales. La proportion d'enfants dont le poids est inférieur à la norme est l'indicateur le plus commun de la malnutrition. Un poids insuffisant, même léger, augmente le risque de mort et empêche le développement cognitif des enfants. En outre, il perpétue le problème d'une génération à l'autre, du fait que les femmes malnutries sont plus susceptibles de donner naissance à des enfants présentant une insuffisance de poids à la naissance.

Le **taux d'achèvement du primaire** est le pourcentage d'élèves qui terminent la dernière année du cycle d'enseignement primaire. Il est égal au nombre total d'élèves en dernière année de l'école primaire, moins le nombre de doubleurs pour cette année, divisé par le nombre total d'enfants en âge d'obtention du diplôme. L'achèvement des études primaires correspond au cycle primaire tel que défini par la Classification internationale type de l'éducation (CITE), variant de 4 ou 5 années d'éducation primaire (dans un très petit nombre de pays) à 5 ou 6 années (dans la plupart des pays), voire 7 années (dans un petit nombre de pays). Les programmes d'études et les normes concernant l'achèvement scolaire variant entre les pays, un taux élevé d'achèvement de l'école primaire ne signifie pas nécessairement des niveaux élevés d'apprentissage chez les diplômés.

Le **rapport de la parité filles-garçons dans les écoles primaires et secondaires** est le rapport entre le taux brut de scolarisation des filles dans l'enseignement primaire et secondaire et le taux brut de scolarisation des garçons. Éliminer les écarts entre garçons et filles en matière d'éducation aiderait à renforcer le statut et les capacités des femmes. Cet indicateur est une mesure imparfaite de l'accessibilité relative des filles à la scolarité. Avec un délai fixé à 2005, il s'agit du premier objectif arrivé à échéance. Les données concernant la scolarisation sont transmises à l'Institut de statistique de l'Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture (UNESCO) par les autorités nationales compétentes pour l'éducation. L'éducation primaire enseigne aux enfants des compétences de base en lecture, écriture et mathématiques, ainsi qu'une compréhension élémentaire dans des matières comme l'histoire, la géographie, les sciences naturelles, les sciences sociales, l'art et la musique. L'enseignement secondaire complète ces bases jetées au niveau primaire et vise à construire les fondations d'une acquisition continue du savoir tout au long de la vie et du développement humain, en offrant une instruction plus orientée sur les compétences, dispensée par des enseignants plus spécialisés.

Le **taux de mortalité des moins de 5 ans** est la probabilité qu'un nouveau-né de mourir avant l'âge de 5 ans, compte tenu des taux de mortalité actuels spécifiques à cette tranche d'âge. La probabilité est exprimée sous la forme d'un taux pour mille. Les principales sources de données sur la mortalité sont les registres d'État-civil et les estimations directes ou indirectes basées sur des enquêtes par sondage ou des recensements. Pour produire des estimations harmonisées des taux de mortalité des enfants de moins de 5 ans

qui utilisent l'ensemble de l'information disponible de façon transparente, une méthodologie qui ajuste une ligne de régression à la relation entre les taux de mortalité et leurs dates de référence en utilisant des moindres carrés pondérés a été mise au point conjointement par l'Unicef et la Banque mondiale.

Le **taux de prévalence contraceptif** est le pourcentage de femmes mariées ou en âge de se marier (15-49 ans) qui recourent (ou dont les partenaires sexuels recourent) à une quelconque forme de contraception. Une contraception saine et efficace est l'un des moyens indispensables en vue de réaliser la santé reproductive, en aidant les femmes à éviter les grossesses non désirées et les maladies sexuellement transmissibles. La prévalence contraceptive reflète toutes les méthodes – les méthodes traditionnelles et inefficaces autant que les méthodes modernes hautement efficaces. Les taux de prévalence contraceptive sont obtenus principalement par l'intermédiaire des enquêtes auprès des ménages.

La **prévalence du VIH** est le pourcentage de personnes âgées d'entre 15 et 49 ans infectées par le VIH. Les taux de prévalence du VIH chez les adultes reflètent le taux d'infection au VIH dans la population de tous les pays. Toutefois, de faibles taux nationaux de prévalence peuvent être très trompeurs. Ils masquent souvent des épidémies sérieuses qui sont initialement concentrées dans certaines localités et parmi des groupes spécifiques de population, et menacent de s'étendre à une population plus large. Dans de nombreux endroits du monde en développement, la plupart des nouvelles infections concernent les jeunes adultes, les femmes jeunes étant particulièrement vulnérables. Les estimations de la prévalence du VIH sont basées sur des extrapolations de données collectées par des enquêtes et la surveillance de petits groupes non représentatifs.

### *Tableau 3. Activité économique*

Le **produit intérieur brut (PIB)** est égal à la somme des valeurs ajoutées brutes, aux prix d'achat, réalisées par tous les agents économiques résidents, majorée de tous les impôts et taxes et minorée de toutes les subventions, non incluses dans la valorisation de la production. Le calcul du PIB ne tient pas compte des déductions au titre de l'amortissement du capital physique ou de l'épuisement ou de la dégradation des ressources naturelles. La valeur ajoutée correspond à la production nette d'un secteur, après addition de toutes les composantes de cette production et déduction des facteurs intermédiaires. L'origine sectorielle de la valeur ajoutée est déterminée

par la révision 3 de la Classification type pour le commerce international (CTCI). Par convention, la Banque mondiale utilise le dollar des États-Unis et applique le taux de change officiel moyen rapporté par le Fonds monétaire international pour l'année considérée. Un autre facteur de conversion est utilisé lorsqu'elle juge que le taux de change officiel diverge d'une marge exceptionnellement importante du taux réellement appliqué aux transactions de change et commerciales.

Le **taux de croissance annuel moyen du produit intérieur brut** se calcule à partir des statistiques du PIB à prix constants en monnaie locale.

La **productivité agricole** correspond au ratio de la valeur ajoutée agricole, mesurée en dollars EU constants de 1995 sur le nombre de travailleurs dans l'agriculture.

La **valeur ajoutée** correspond à la production nette d'une industrie, après addition de toutes les composantes de cette production et déduction des intrants intermédiaires. L'origine sectorielle de la valeur ajoutée est déterminée par la révision 3 de la Classification type pour le commerce international (CTCI).

La **valeur ajoutée agricole** correspond aux divisions 1 à 5 de la CTCI et comprend la sylviculture et la pêche.

La **valeur ajoutée industrielle** comprend l'extraction, la manufacture, la construction, l'électricité, l'eau et le gaz (divisions 10 à 45 de la CTCI).

La **valeur ajoutée du secteur des services** correspond aux divisions 50 à 99 de la CTCI.

La **dépense de consommation finale des ménages** est la valeur marchande de tous les biens et services, y compris les produits durables (comme les voitures, machines à laver et ordinateurs personnels), achetés par les ménages. Elle exclut l'achat de logements mais inclut les loyers imputés que les ménages propriétaires se versent implicitement à eux-mêmes. Elle inclut également les paiements et redevances aux pouvoirs publics pour l'obtention de permis et licences.

Les **dépenses générales de consommation finale des administrations publiques** comprennent toutes les dépenses courantes des administrations publiques consacrées à l'achat de biens et de services (y compris la masse salariale). Elle comprend aussi la plupart des dépenses au titre de la défense et de la sécurité nationales, mais non les dépenses militaires de l'État, qui font partie de la formation de capital par l'État.

La **formation brute de capital** comprend les dépenses consacrées à l'accroissement du capital fixe de l'économie, plus les variations nettes du niveau des stocks. L'accroissement du capital

fixe recouvre les travaux d'amélioration foncière (clôtures, fossés, canaux d'écoulement, etc.) ; les installations et achats d'outillages et de matériels ; et la construction de routes, voies ferrées, et autres infrastructures, y compris les écoles, les immeubles de bureaux, les hôpitaux, les logements privés et les établissements commerciaux et industriels. Les stocks comprennent les quantités de marchandises détenues par les entreprises pour faire face à des fluctuations temporaires ou imprévues des niveaux de la production ou des ventes, ainsi que les « travaux en cours ». D'après le SCN de 1993, les acquisitions nettes de biens de valeur font également partie de la formation de capital.

Le **solde extérieur des biens et services** est la différence entre les exportations et les importations de biens et services. Le commerce des biens et services comprend toutes les transactions entre les résidents d'un pays et le reste du monde impliquant un changement de propriété de fournitures en tout genre, de biens envoyés pour transformation ou réparation, d'or non monétaire et de services.

Le **déflateur implicite du PIB** reflète les changements dans les prix pour toutes les catégories de demande finale, telles que la consommation des administrations publiques, la formation de capital, le commerce international et, surtout, la consommation finale privée des ménages. Il s'agit du rapport du PIB courant au PIB à prix constant. Le déflateur du PIB peut également être calculé explicitement en tant qu'indice de Paasche des prix dans lequel les pondérations sont les quantités de la production de période actuelle.

Les indicateurs des comptes nationaux de la plupart des pays en développement sont collectés à partir d'organisations nationales de statistique et des banques centrales, par des missions de visite et résidentes de la Banque mondiale. Les données des économies à revenu élevé proviennent de l'OCDE.

#### Tableau 4. Commerce, aide et finances

La **valeur des exportations de marchandises** indique la valeur f.o.b. (franco à bord) des marchandises fournies au reste du monde, exprimée en dollars des États-Unis.

La **valeur des importations de marchandises** indique la valeur c.i.f. (coût, assurance, fret) des marchandises achetées au reste du monde, exprimée en dollars des États-Unis. Les données sur les échanges de marchandises proviennent du rapport annuel de l'Organisation mondiale du commerce (OMC).

Les **exportations manufacturées** couvrent les produits de base indiqués dans la CTCI,



sections 5 (produits chimiques), 6 (articles manufacturés classés principalement d'après la matière première), 7 (machines et matériel de transport) et 8 (articles manufacturés divers), à l'exclusion de la division 68.

Les **exportations de haute technologie** couvrent les produits à forte intensité de R&D et comprennent les instruments aéronautiques, informatiques, pharmaceutiques et scientifiques, ainsi que le matériel électrique.

Le **solde des transactions courantes** est la somme des échanges nets (exportations moins importations) de biens, de services et de revenus, et des transferts courants nets.

L'**investissement étranger direct** représente les flux nets d'investissement visant à acquérir une participation durable (au moins 10 % des actions avec droit de vote) dans la gestion d'une entreprise opérant dans une économie autre que celle de l'investisseur. C'est la somme des fonds propres, des bénéfices réinvestis, des autres capitaux à long terme et des capitaux à court terme comptabilisés dans la balance des paiements. Les données sur le solde des transactions courantes, les flux de capitaux privés et les investissements étrangers directs proviennent du *Balance of Payments Statistics Yearbook and International Financial Statistics* du FMI.

L'**Aide publique au développement** provenant des membres de l'Organisation pour la coopération et le développement économiques (OCDE) est la source principale de finances extérieures pour les pays en développement, bien que l'aide publique au développement soit également fournie par certains pays donateurs importants qui ne sont pas membre du Comité d'aide au développement (CAD) de l'OCDE. Les trois critères du CAD pour l'APD sont : (i) ils sont fournis par le secteur public, (ii) ils promeuvent le développement économique et le bien-être en tant qu'objectifs principaux et (iii) ils sont fournis à des conditions financières privilégiées (dans le cas de prêts, ils doivent inclure une composante de subventions à hauteur d'au moins 25 %).

L'Aide publique au développement comprend les subventions et prêts, nets de remboursement, qui correspondent à la définition de l'APD par le CAD et qui sont faits aux pays et territoires de la première partie de la liste des bénéficiaires de l'APD établie par le CAD. L'aide publique comprend des subventions et prêts, nets de remboursement, aux pays et territoires figurant dans la deuxième partie de la liste du CAD. Les subventions bilatérales sont des transferts en espèces ou en nature pour lesquels aucun remboursement n'est requis. Les prêts bilatéraux sont des prêts consentis par les gouvernements

ou organismes officiels qui comprennent une composante de subventions d'au moins 25 % et pour lesquels le remboursement est effectué en devises convertibles ou en nature.

La **dette extérieure totale** est la dette due aux non résidents, remboursable en devises étrangères, biens ou services. Elle est la somme de la dette publique, de la dette à garantie publique, de la dette privée non garantie à long terme, du recours aux ressources du FMI et de la dette à court terme. La dette à court terme comprend toutes les dettes ayant une maturité originale d'un an ou moins et les intérêts d'arriérés sur les dettes à long terme.

La **valeur actualisée de la dette** est la somme de la dette extérieure à court terme et de la somme actualisée des paiements totaux au titre du service de la dette dus sur la dette publique, la dette à garantie publique et la dette extérieure privée non garantie à long terme sur la durée des prêts existants.

Les principales sources d'information sur la dette extérieure sont les rapports de la Banque mondiale, générés par son *Debtor Reporting System* (système de notification de la dette extérieure) pour les pays membres qui ont bénéficié de prêts de la Banque mondiale et du FMI. Des tableaux récapitulatifs de la dette extérieure des pays en développement sont publiés annuellement dans le *Financement du développement dans le monde* de la Banque mondiale.

La **migration nette** est le nombre total net de migrants durant la période, c'est-à-dire le nombre total d'immigrants, moins le nombre total d'émigrants, sans distinction de nationalité. Les données sont des estimations sur 5 ans. Les données proviennent du *World Population Prospects: The 2006 Revision*, de la Division de la population des Nations Unies.

Le **crédit intérieur fourni par le secteur bancaire** comprend tous les crédits aux divers secteurs sur une base brute, à l'exception du crédit au gouvernement central, qui est net. Le secteur bancaire inclut les autorités monétaires, les banques de dépôt de monnaie scripturale et autres institutions bancaires pour lesquelles des données sont disponibles (dont des institutions qui n'acceptent pas les dépôts à vue transférables mais qui sont soumises à l'obligation d'accepter les dépôts à terme et d'épargne). Parmi les exemples d'autres institutions bancaires figurent les institutions d'épargne et de prêt hypothécaire et les associations de prêt. Les données proviennent des *International Finance statistics* du FMI.

#### **Tableau 5. Indicateurs clés pour les autres économies**

Voir les *Notes techniques* du tableau 1.

### Méthodes statistiques

Cette section décrit le calcul du taux de croissance par la méthode des moindres carrés, le taux de croissance exponentiel et la méthodologie de l'Atlas de la Banque mondiale pour le calcul du facteur de conversion utilisé pour estimer le RNB et le RNB par habitant en dollars EU.

#### Le taux de croissance par la méthode des moindres carrés

Les taux de croissance des moindres carrés sont utilisés partout où il existe une série chronologique suffisamment longue pour permettre un calcul fiable. Le taux de croissance n'est jamais calculé lorsque plus de la moitié des observations d'une période sont manquantes.

Le taux de croissance des moindres carrés,  $r$ , est estimé par l'ajustement d'une ligne de tendance à régression linéaire aux valeurs logarithmiques annuelles de la variable au cours de la période concernée. L'équation de régression prend la forme suivante :

$$\ln X_t = a + bt,$$

qui est l'équivalent de la transformation logarithmique de l'équation de la croissance cumulée :

$$X_t = X_0 (1 + r)^t.$$

Dans cette équation,  $X$  est la variable,  $t$  est le temps,  $a = \log X_0$  et  $b = \ln(1 + r)$  sont les paramètres à estimer. Si  $b^*$  est l'estimation par moindres carrés de  $b$ , le taux moyen annuel de croissance,  $r$ , est égal à  $[\exp(b^*) - 1]$  et est multiplié par 100 pour devenir un pourcentage.

Le taux de croissance calculé est un taux moyen qui est représentatif des observations disponibles sur toute la période. Il ne fait pas forcément correspondre les taux de croissance actuels de deux périodes quelconques.

#### Le taux de croissance exponentiel

Le taux de croissance entre deux points dans le temps pour certaines données démographiques, comme la population active et la population, est calculé par l'équation :

$$r = \ln(p_n/p_1)/n,$$

où  $p_n$  et  $p_1$  sont la dernière et la première observations de la période,  $n$  est le nombre d'années que compte la période et  $\ln$  est l'opérateur du logarithme naturel. Ce taux de croissance est basé sur un modèle de croissance continue et exponentielle entre deux points dans le temps. Il ne prend pas en compte les valeurs intermédiaires de la série. Notons également que le taux

de croissance exponentiel ne correspond pas au taux annuel de variation mesuré à un intervalle d'un an, qui est obtenu par :

$$(p_n - p_{n-1})/p_{n-1}.$$

#### Méthode de l'Atlas de la Banque mondiale

Pour calculer le revenu national brut et le RNB par habitant en dollars dans des buts opérationnels, la Banque mondiale utilise le facteur de conversion de l'Atlas. Ce facteur de conversion vise à réduire l'impact des fluctuations des taux de change sur les comparaisons de revenus nationaux entre pays. Le facteur de conversion de l'Atlas pour une année quelconque est la moyenne du taux de change (ou du facteur de conversion retenu) pour l'année en cause et des taux de change des deux années précédentes, compte tenu de l'écart d'inflation jusqu'à fin 2000 entre le pays concerné et les États-Unis, le Japon, le Royaume-Uni et la zone euro. Le taux d'inflation d'un pays est égal à la variation du déflateur du PIB. Le taux d'inflation des États-Unis, du Japon, du Royaume-Uni et de la zone euro représente l'inflation internationale. Il est égal à la variation du déflateur du DTS (les droits de tirage spéciaux, ou DTS, sont l'unité de compte du FMI). Le déflateur du DTS est la moyenne pondérée des déflateurs du PIB des États-Unis, du Japon, du Royaume-Uni et de la zone euro, exprimés en DTS, les coefficients de pondération étant la valeur d'un DTS dans la monnaie de chaque pays. Ces coefficients varient dans le temps parce que la composition des DTS et les taux de change relatifs de chaque monnaie varient. Le déflateur du DTS est d'abord calculé en DTS puis converti en dollars au moyen du facteur de conversion du DTS en dollars utilisé dans la méthode de l'Atlas. On multiplie le RNB de chaque pays par le facteur de conversion de la méthode Atlas, puis on divise le RNB en dollars ainsi obtenu par le nombre d'habitants en milieu d'année pour obtenir le RNB par habitant.

Lorsqu'on estime que les taux de change officiels ne sont pas fiables ni représentatifs du taux de change effectif sur une période, on utilise une autre estimation du taux de change dans la formule de l'Atlas (voir ci-après). Les formules suivantes décrivent le mode de calcul du facteur de conversion de l'Atlas pour l'année  $t$  :

$$e_t^* = \frac{1}{3} \left[ e_{t-2} \left( \frac{p_t/p_{t-2}}{p_{t-2}^{ss}/p_{t-2}^{ss}} \right) + e_{t-1} \left( \frac{p_t/p_{t-1}}{p_{t-1}^{ss}/p_{t-1}^{ss}} \right) + e_t \right]$$

Et celui du RNB par habitant en dollars pour l'année  $t$  :

$$Y_t^s = (Y_t/N_t)/e_t^*,$$

où  $e_t^*$  est le facteur de conversion de l'Atlas (monnaie nationale/dollar) pour l'année  $t$ , et représente le taux de change annuel moyen (monnaie nationale/dollar) pour l'année  $t$ ,  $p_t$  est le déflateur du PIB pour l'année  $t$ ,  $p_t^{SS}$  est le déflateur du DTS en dollars pour l'année  $t$ ,  $Y_t^S$  est le RNB par habitant en dollars calculé en utilisant la méthode de l'Atlas pour l'année  $t$ ,  $Y_t$  est le RNB courant (en monnaie nationale) pour l'année  $t$ , et  $N_t$  représente la population au milieu de l'année  $t$ .

#### *Facteurs de conversion alternatifs*

La Banque mondiale évalue systématiquement l'adéquation des taux de change officiels

en tant que facteurs de conversion. Un facteur de conversion alternatif est utilisé lorsque l'on estime que le taux de change officiel diverge d'une marge exceptionnellement large du taux effectif appliqué aux transactions intérieures de devises étrangères et produits commercialisés. Ceci ne s'applique qu'à un nombre réduit de pays, comme indiqué dans le tableau de documentation des données primaires, dans les Indicateurs du développement dans le monde 2007. Les facteurs de conversion alternatifs sont utilisés, dans la méthodologie de l'Atlas et à d'autres endroits des *Grands indicateurs du développement dans le monde*, en tant que facteurs de conversion pour une année unique.

# Index

- accidents historiques, 233
- Accord de libre-échange centre européen (ALECE), 274
- Accord de libre-échange nord-américain (ALENA), 46, 113, 264
- accords commerciaux, 46, 271, 273*t*9.4
- accords commerciaux régionaux (ACR), 102*e*3.1, 266, 280
- accords de partenariat économique (APE), 265, 265*e*9.3
- Accords de stabilisation et d'association, 274
- achats compulsifs, 207
- ACP. *Voir* pays d'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique (ACP)
- ACR. *Voir* accords commerciaux régionaux (ACR)
- Afrique, 265*e*9.3
  - disparités dans les régions retardataires d', 80*e*2.3
  - diversité linguistique en, 104-5
  - espérance de vie en, 111*f*3.12
  - tarifs douaniers en, 99, 99*f*3.3
  - secteur du transport, 186, 187*t*6.1
- Afrique de l'Ouest, 187
  - développement industriel basé sur le coton en, 280, 280*c*9.6
  - et intégration économique, 21-22
- Afrique du Sud, pénurie de logement, 214
- Afrique subsaharienne
  - densité, distance et division en, 284-286
  - et mobilité de la main-d'œuvre, 151-152, 281
  - fuite des cerveaux d', 168*e*5.9
  - PIB en, 265*e*9.3
  - urbanisation en, 59*e*1.4
- aide extérieure, 5
- ALENA. *Voir* Accord de libre-échange nord-américain (ALENA)
- Allemagne, 78*e*2.1, 235*e*8.2
- alliances de villes, 229*e*7.15
- allocations de ressources, 236
- alphabétisation, taux d', 92, 93
- Amérique du Sud, 115*e*3.6
- Amérique latine
  - éducation en, 156*f*5.4
  - et coûts de transport, 192*e*6.7
  - revenus par habitant, 112, 115*e*3.8
- antidéc centralisation, 231*e*8.1
- APE. *Voir* Accords de partenariat économique (APE)
- Asie centrale, intégration en, 277, 278*e*9.4
- Asie de l'Est
  - croissance économique en, 89, 89*f*2.8
  - disparités dans les régions pauvres d', 80*e*2.3
  - distance et division en, 194-196
  - et croissance économique en, 89, 89*f*2.8
  - et divergence, puis convergence des revenus, 112-113
  - taux de croissance annuelle moyen du PIB, 110*f*3.11, 112-113
- Asie du Sud
  - disparités dans les régions retardataires d', 80*e*2.3
  - tarifs douaniers en, 99, 99*f*3.3
  - taux de croissance annuelle moyen du PIB, 110*f*3.11
- Asie du Sud-Est, PIB par habitant en, 89, 89*f*2.9
- Asie occidentale
  - convergence des revenus en, 113-114
  - croissance annuelle moyenne du PIB, 113-114
  - tarifs douaniers en, 99, 99*f*3.3
- Association des nations d'Asie du Sud-Est (ANASE), 195, 196
- assurance chômage, 160*e*5.4
- autarcie et mobilité de la main-d'œuvre, 149
- Autorité des télécommunications des Caraïbes orientaux, 275
- Autorité des transports métropolitains, New York, 208*e*7.4
- autoroutes inter-états, système d', 46
- Bamako, Mali, 48-49
- Bangkok, infrastructures de transport, 223*e*7, 12
- Banque mondiale, classification par région, 360*e*2
- barrières artificielles à la distance, 75
- barrières non tarifaires, 99
- Belgique, 50
- bidonvilles
  - dans les pays en développement, 4*c*1, 5
  - dans les villes de classe mondiale, 69*e*1.7
  - divergence et convergence au sein des villes, 66-70
  - en tant que déficit pour l'intégration économique, 24
  - Inde, 204, 205*e*7.3, 227
  - intégration aux villes, 227-229
  - interventions spatialement ciblées sur les, 212-215
  - programmes d'amélioration des bidonvilles, 26, 229*e*7.15
  - Singapour, 214, 215*e*7.8
  - Suède, 213
- bien-être
  - améliorations du, 110
  - disparités rurales-urbaines en termes de, 62-66
  - disparités spatiales dans les pays en développement, 87-89
  - divergence puis convergence dans les pays développés, 85-87
  - et facteur de mobilité, 258
  - impact de l'éducation sur le, 247
  - indicateurs du, 73
  - Malaisie, 92, 92*f*2.12
- biens et services publics
  - accès aux, 10-12
  - en tant qu'indicateurs du bien-être des citoyens, 72
  - en tant que raison de migrer, 166*f*5.4, 167-168
  - fourniture de, 275-276, 281
  - lien entre fourniture des biens et services publics et perméabilité des frontières, 98-99
  - mécanismes de transferts pour les, 247-250
  - taxonomie des propriétés de, 269-270
- biens finaux, 20*e*3
- biens intermédiaires, 20, 22, 182
- Bogota, Colombie, 21, 22, 223, 225*c*7.5
- Bolivie, divisions frontalières en, 102*e*3.2
- Bombay, Inde, taudis à, 204, 205*e*7.3
- Brésil
  - constitution et unité nationale au, 236*e*8.3

- intégration économique au, 241
- migration interne au, 167e5.8
- utilisation de la terre au, 204-5
- incitations locales et nationales au, 257
- migration au, 15, 17
- pauvres au, 232-233
- taux de pauvreté au, 28c7b, 232-233
- réseaux routiers, 251
- Superintendance pour le développement du Nord-Est, 38
- Bruxelles (Belgique), 50
  
- cadre stratégique orienté sur les résultats, 247
- Cambodge, urbanisation au, 218, 219e79
- Cameroun, intégration rurale-urbaine au, 220e7.11
- Canada, 46, 79e2.2, 86
- CAO. *Voir* Communauté de l'Afrique orientale (CAO)
- capital, 99-100
  - divisions en tant que barrières aux mouvements de, 171
  - et développement économique, 84-85
- capital humain, 146, 147
  - effets externes du regroupement du, 160
  - investissements dans le, 245-250
  - mouvements des travailleurs qualifiés, 21e4
  - Voir aussi* mobilité de la main-d'œuvre
- capitalisme, 135
- Caraïbes, 274-275
  - coûts de transport, 192e6.7
  - éducation dans les, 156f5.4
- CARICOM. *Voir* Communauté des Caraïbes (CARICOM).
- cartes de la pauvreté, 27
- Cassa per il Mezzogiorno*, 184e6.4
- causalité circulaire, 171-172
- causalité cumulative, 2, 284
- CEDEAO. *Voir* Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO)
- centres politiques, 51, 52, 53e1.2
- changements climatiques et urbanisation, 211e7.6
- chaussées réservées aux autobus, 210, 223, 225c7.5
- Chili, divisions frontalières au, 102e3.2
- Chine
  - et industries d'exportation, 94, 94c2.6
  - et urbanisation, 26e5, 217-218, 226
  - inégalités dans les produits provinciaux bruts par habitant en, 89, 89f2.10
  - intégration spatiale en, 213
  - investissements dans l'infrastructure, 227e7.14
  - migration des travailleurs en, 13, 16c3, 17, 18
  - politiques commerciales, 76
  - renouvellement et redéveloppement urbains en, 142e4.6
  - taux de pauvreté, 28c7a
  - tendances de la mobilité de la main-d'œuvre en, 154-155b5.3
  - urbanisation intermédiaire en, 221-222
  - Zones économiques spéciales en, 224e7.13, 254-255e8.10
- chômage, 184e6.4, 215e7.8
- Colombie, transport de fret, 251-252
- commerce
  - accords commerciaux préférentiels, 282-283
  - de biens intermédiaires, 20, 22
  - de produits agricoles pour l'intégration régionale, 280
  - en tant que part du PIB mondial, 93f2.13, 94
  - entre pays voisins, 182-183
  - efforts nationaux et coordination régionale pour faciliter le, 187-190
  - et coopération institutionnelle, 266-267
  - friction du, 179-181
  - infrastructure régionale de renforcement du, 268-269
  - intégration régionale et mondiale du, 262-265
  - international, 179-180, 182
  - interrégional, 193-195, 194-195
  - lien avec la perméabilité des frontières, 75, 179-180
  - logistique et facteur temps dans le, 75, 179-180
  - politiques protectionnistes, 175
  - restrictions, 45
  - routes maritimes, 172
  - volume des échanges, 171-172
  - Voir aussi* coûts de transport ; échanges intrabranches ; marchés et commercialisation ; marchés mondiaux
- commerce interrégional, Asie de l'Est, 194-195
- Communauté de l'Afrique orientale (CAO), 152e5.1
- Communauté des Caraïbes (CARICOM), 274-275
- Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), 21-22, 32, 152e5.1
- compétences
  - et tendances migratoires internes et internationales, 155-157, 158e5.6
  - émigrants qualifiés, 168
- compétition
  - au sein de la même industrie, 130-131
  - et la main invisible, 135-136
  - et les net-économies, 186
- concentration
  - cadence et tendances de la, 57-60
  - conflits et, 106
  - de la masse de production, 8-10
  - de la masse économique, 97, 238-40
  - et coûts de transport, 183-184, 185e6.5
  - et géographie économique, 41e0.4
  - géographique, 129e4.2
  - mesures de, 60-62
  - principes de gestion de la, 200-202
  - promotion de la concentration au Japon, 208, 209e7.5
  - Voir aussi* concentration économique
- concentration économique
  - cadence et tendances de la, 57-60
  - comparaisons internationales de la, 83-84
  - et divisions, 105-109
  - perspective historique, 106-108
  - Voir aussi* concentration
- concentration géographique, raisons pour lesquelles les entreprises se localisent à proximité les unes des autres, 129e4.2
- conflits, 105, 106
- confrontations militaires, coûts des, 105
- congestion, 190
  - liée à une urbanisation intermédiaire, 220-223
  - réduction de la, 207-208, 209e7.5
  - Voir aussi* concentration
- connaissance



- accès à la, 95
- partage de, 183-184
- production de, 184
- retombées de, 134, 158
- consommation, 166
  - augmentation pour les citadins, 8-9
  - convergence de la, 10-12
  - dans les pays en développement, 141-142
  - dans les régions dynamiques, 9
  - disparités rurales-urbaines dans la, 64-65
  - et développement économique, 2
- constitutions, mise en évidence de l'unité nationale dans les, 236e8.3
- conteneurisation, 177-179
- Corée, République de, 53e1.2, 246
  - classement des industries en, 133
  - incitations spatialement ciblées en, 253
  - intégration rurale-urbaine en, 220e7.11
  - projet de développement de l'infrastructure en, 220-222
  - urbanisation en, 216-217, 224-225
- corruption, 186, 274
- Costa Rica, pénurie de logements urbains au, 214
- Côte d'Ivoire, 236e8.3
- coton, 280, 280c9.6
- coûts
  - des activités commerciales, 6e2
  - d'expédition, 176-179
  - économiques des conflits et désaccords territoriaux, 105
  - liés à la distance, 75,77
  - Voir aussi* coûts de communication ; coûts de transport
- coûts de communication, 13, 18-20, 180, 184
- coûts de fret, 175-176, 192e6.7, 251-252
- coûts de passeport, 100
- coûts de recherche, 180
- coûts de transport, 94-95, 134, 170
  - à travers les États-Unis, 45
  - Afrique subsaharienne, 286
  - Chine, 251
  - concentration à l'intérieur des pays, 183-184, 185e6.5
  - coûts du fret ferroviaire, 175-176
  - coûts du transport aérien, 176
  - coûts du transport maritime, 176-179
  - coûts du transport routier, 175
  - dans les pays isolés par la mer, 103
  - et augmentation de l'intensité des transports, 175-179
  - et commerce entre pays voisins, 182-183
  - et concentration économique, 252
  - et échanges intrabranche, 20e3
  - et économies d'échelle, 171-172, 181-184
  - et infrastructure, 186-187, 212
  - et infrastructure régionale renforçatrice du commerce, 268-269
  - et friction du commerce, 179-181
  - et géographie économique, 181-182
  - et stratégies de croissance, 21e4
  - impact de la distance sur les, 285-286
  - impact du volume des échanges sur les, 171-172
  - Italie, 184e6.4
  - perspective historique, 170-171, 173-181
  - réduction des, 45
  - spécialisation et commerce à mesure que les coûts baissent, 13, 18-20
  - transport intérieur, 173-174
  - transport international, 174
- coûts de transport *ad valorem*, 179
- coûts du transport ferroviaire de marchandises, 175-176
- croissance économique, 128
  - à l'échelle géographique nationale, 3e1, 5
  - et mobilité de la main-d'œuvre, 162, 163e5.6, 164f5.8
  - impact de la migration sur la, 159-161, 161e5.5
  - reformulation des modèles de, 159, 160
  - répartition spatiale de la, 5-6
- croissance endogène, modèle de la, 159
- croissance industrielle équilibrée, 90-91e2.5
- Daegu (Corée), 220-223
- Danemark, réforme foncière pour faciliter l'urbanisation au, 203e7.2
- décentralisation, 221-222, 231, 257
  - vs. antidécentralisation, 231e8.1
- demande. *Voir* offre et demande
- Deng Xiaoping, 73
- denrées périssables, 177e6.2, 179, 273
- densité
  - aperçu, 48-49
  - dans les régions prospères par rapport à la distance dans les régions pauvres, 78-80
  - de la population aux États-Unis, 44
  - économies d'agglomération amplifiées par la, 134-135
  - en Afrique subsaharienne, 284-286
  - en tant que dimension spatiale, 36-37
  - hiérarchie de la, 49-50
  - infrastructure spatialement connective pour réduire la distance à la, 206-212
  - institutions et infrastructure pour parer à la, 242-245, 246f8.1
  - lien entre la concentration et le développement, 6e2, 7
  - mesures de la, 54-56
  - mobilité dans la densité à Hong Kong (Chine), 185c6.5
  - progression vers la, 15
  - rapport de la gestion de la demande et des transports publics à la, 208, 210-212
  - réduction de la densité au cours de l'urbanisation, 220-223
  - Voir aussi* densité économique
- densité de la production, 116
- densité économique, 195-196
  - et densité de population, 29
  - institutions spatialement neutres pour faciliter, 202-206
  - problèmes de densité économique dans les grandes villes, 142-144
  - selon trois échelles géographiques, 8-10
  - Voir aussi* densité
- déséconomies, 144
- développement
  - attributs du, 2-3
  - cadre des politiques favorisant le, 246f8.1
  - conclusions concernant le, 49
  - défis du, 3-5

- dimensions du, 6-8
- disparités rurales-urbaines dans le, 62-66
- et comparaisons internationales de la concentration
  - économique, 83-84
- et concentration de la densité, 60-62
- et concentration de la richesse économique, 115-120
- et concentration économique, 57-60
- et distance, 6e2, 17, 36-37
- et divergence et convergence des bidonvilles au sein des villes, 66-70
- évaluation des politiques de, 259t8.4
- spatialement équilibré, 73
- stades de développement par rapport à la concentration spatiale de l'activité économique, 82-83
- stratégies pour l'Afrique, 282-283
- développement démographique, 238
- développement économique, 97
  - disparités spatiales dans le, 39e0.3
  - impact de la géographie, de la mondialisation et du développement sur le, 115-120
  - importance de la localisation pour le, 1-2
  - lien avec le paludisme, 116, 117e3.7
  - Voir aussi* développement
- développement spatialement équilibré, 73
- développement territorial, 27-29, 286
- dimensions spatiales, éléments des, 36-37
- disparités spatiales, 80e2.3
  - dans les pays développés, 85-87
  - en termes de revenus dans les pays à croissance rapide, 89-92
  - en termes de standards de vie dans les pays en développement, 87-89
  - et le système d'imposition des États-Unis, 238-239
  - France, 238, 238f8.1
- disputes territoriales, coûts économiques des, 105
- distance
  - avantage des endroits proches des marchés, 76-77
  - conclusions concernant, 74
  - défis de la distance pour les options d'intégration des pays, 275-277
  - économies d'agglomération atténuées par la, 134-135
  - en Afrique subsaharienne, 284-286
  - en Asie de l'Est, 194-196
  - en tant que concept économique, 75, 76c2.2
  - en tant que dimension du développement, 6e2, 7, 36-37
  - en tant que dimension spatiale, 36-37
  - en tant que force de dissuasion spatiale, 182
  - impact sur les échanges, 108-109
  - infrastructure spatialement connective pour réduire la distance à la densité, 206-212
  - institutions et infrastructure pour parer à la, 241-245, 246t8.1
  - migration en tant que moyen de réduire la, 77-78
  - pays distants des marchés mondiaux et situés dans des voisinages réduits, 277-283
  - questions d'ouverture vis-à-vis de la, 94
- distances euclidiennes, 75
- diversité
  - et spécialisation dans les villes, 137-140
  - industrielle et urbanisation, 131-132
- diversité linguistique, 104-105
- divisions
  - au-delà du contrôle des pays, 101-105
  - culturelles, 104-105
  - définition de la, 97-105
  - en Afrique subsaharienne, 284-286
  - en Asie de l'Est, 194-196
  - en tant que barrière aux mouvements du capital et de la main-d'œuvre, 171
  - en tant que dimension du développement, 6e2, 7
  - en tant que dimension spatiale, 36-37
  - en tant que force de dissuasion à l'encontre du commerce, 182
  - et aspects de la concentration régionale de la richesse, 115-120
  - et concentration économique, 105-109
  - et coûts économiques des conflits et désaccords territoriaux, 105
  - et flux de biens et services, 98-99
  - et flux de capitaux, 99-100
  - et géographie économique, 120-121
  - ethniques et culturelles, 104-105
  - impacts sur les pays, 98-101
  - institutions pour parer aux, 244-245
  - principales conclusions concernant les, 96-97
- disparités infranationales, 5
- Doha, Cycle de, 187-188
- Dongguan (Chine), économies d'échelle à, 126, 127e4.1
- droits de propriété, 203
- échanges intrabranche, 19-20, 22, 136-137
  - et augmentation de l'intensité des transports, 175-179
  - et coûts de communication, 180-181
  - perspective historique, 171, 171f6.1, 182, 183f6.5
- échelle géographique internationale, 3-5, 6e2, 7, 8, 10
- échelle géographique locale, 3-5
  - et concentration de la production économique, 8-9
  - et densité, 6e2.7
- échelle géographique nationale, 3-5, 7
  - et concentration de la production économique, 8, 9
  - et distance, 6e2, 7
- échelles géographiques, 3-6
- échelles spatiales, 35-36
- économie métropolitaine, 49
- économies d'agglomération, 13-15, 26, 29, 34e0.1, 126
  - dispersions agricoles et clusters manufacturiers dans les, 132-133
  - accentuées par la densité et atténuées par la distance, 134-135
  - changements pour s'adapter aux forces du marché, 142-44
  - Chine, 127e4.1
  - facilitation urbaine des, 134
  - regroupement des services vs. regroupement manufacturier dans les, 133-34
  - indice de calcul pour les, 55e1.3
  - conditions des, 129
  - exemples de, 128t4.1
  - Indonésie, 131-32
  - et production de connaissance, 184
  - et facteurs de mobilité, 85

- multipays, 279-280
  - principes de gestion des, 200-202
  - Afrique subsaharienne, 284-286
  - avancées théoriques reconnues, 136-137
  - et théories de la mobilité de la main-d'œuvre, 158-159
  - variations des par taille et profil de ville, 137-138
- économies d'échelle
  - amplifiées par la densité et atténuées par la distance, 134-135
  - aperçu, 126
  - aux États-Unis, 46
  - avancées théoriques reconnues, 136-137
  - dispersion de l'agriculture et concentration du secteur
    - manufacturier, 132-133
  - en Chine, 126, 127e4.1
  - et coûts de transport, 171-172, 181-184
  - et renforcement des infrastructures régionales
    - d'augmentation de la productivité, 268
  - facilitation par les villes, 134
  - guide vers les, 128t4.1, 129-132
  - liste, 128t4.1
  - regroupement des services vs. regroupement du secteur
    - manufacturier, 133-134
  - secteur du transport, 19, 186-187
- économies d'échelle externes, 127e4.1, 128t4.1
- économies d'échelle internes, 127e4.1, 128t4.1
  - dans les industries légères, 130, 132e4.3
  - dans les industries lourdes, 129-130
- économies d'urbanisation, 15, 215-216
- économies de localisation, 14, 21e4, 128t4.1, 129, 221-222
  - et tendances de l'industrie, 137-140
  - Indonésie, 132e4.3
  - issues du partage d'intrants et de la compétition au sein de
    - l'industrie, 130-131
- économies en développement, 128
  - bidonvilles dans les, 4c1, 5
  - consommation dans les, 141-142
  - croissance économique dans les, 159-160
  - différences dans les, 93-95
  - disparités spatiales de standards de vie dans les, 87-89
  - dynamiques de la géographie économique sur les, 120-121
  - économies d'échelle dans les, 132-133
  - et coûts de transport et des échanges, 173
  - impact de la migration sur les, 161-168
  - intégration régionale et mondiale dans les, 262-265
  - mobilité de la main-d'œuvre dans les, 155, 156t5.3
  - nouvelles villes dans les, 224e7.13
  - politiques de transport dans les, 184-192
  - regroupement des services vs. regroupement manufacturier
    - dans les, 133-134
  - tendances de l'urbanisation dans les, 71-72
- économies internes, 128t4.1, 129
- éducation
  - améliorations dans l', 110-111
  - convergence de l'éducation à mesure que les revenus
    - divergent, 92-93
  - et infrastructure régionale renforçant la mobilité, 268
  - et migration interne, 156f5.4, 157f5.5
  - et tendances de mobilité de la main-d'œuvre, 155-157, 158t5.6
  - impact sur le bien-être, 247
  - inégalités en matière d'accès à l', 111-112
  - Ouganda, 247, 248e8.7
- Égypte, République arabe d', 224e7.13, 243, 245c8.6
- émissions, 190, 191f6.6, 211e7.6
- emploi
  - densité de l', 54
  - taux d', 164-165
- endroits
  - lien avec les revenus, 46
  - portfolios d', 51-54
- enquêtes sur les standards de vie et la consommation des ménages, 2
- ensembles régionaux
  - convergence des revenus au sein des ensembles régionaux à
    - forte croissance, 112-115
  - coopération dans les, 19
  - description des, 35-36, 36e0.2
  - développement des marchés dans les, 261
  - en tant qu'échelle géographique, 3e1
  - politiques visant à intégrer les nations, 27-29
  - tendances de la migration dans les ensembles régionaux, 150-153
  - villes régionales, 52-54
- entreprises intégrées, 138
- espaces étrangers, accès inégal aux, 100
- espérance de vie, 110, 111, 111f3.12
- espérance de vie, indice d', 92
- États-Unis
  - convergence des standards de vie, 73
  - divergence puis convergence des revenus et du bien-être aux, 85-86
  - évolution des institutions et de l'infrastructure aux, 207
  - frontières des, 46
  - géographie économique des, 44-45
  - investissements dans le capital humain, 246-247
  - perspective historique sur les salaires dans le sud des États-Unis, 165e5.7
  - programmes de développement économique aux, 256
  - règle rang-taille aux, 52e1.1
  - système fédéral d'imposition sur le revenu, 238-239
  - taudis aux, 213
- Europe, par rapport à l'Asie, 194
- Europe de l'Est
  - analyse économique, aperçus d', 21e4
  - convergence des revenus en, 113-114
  - croissance annuelle moyenne du PIB, 113-114
  - croissance économique en, 89, 89f2.8
  - disparités des revenus en, 91f2.11
  - impact de la main-d'œuvre et des politiques sociales sur la
    - migration, 160e5.4
- Europe du Sud, 115e3.8
- expédition
  - coûts d', 176-179
  - routes d', 172
  - taux d', 174
- exportations, 99
  - connexion aux marchés, 251-252
  - de marchandises, 118-119

- denrées périssables, 177e6.2
- et distance aux marchés, 6e2
- intégration régionale et mondiale des, 262-265
- expropriation, risques d', 204
- externalisation, 134-135, 181
  
- facteur de mobilité, 241, 258, 285-286
- Fédération de Russie, population et opportunités économiques en, 241-242
- formation, et infrastructure régionale visant à renforcer la mobilité, 268
- Forum euro-méditerranéen, 273-274
- fourniture de biens et services, rapport à la perméabilité des frontières, 98-99
- France
  - concentration spatiale croissante et disparités spatiales décroissantes en, 238, 238f8.1
  - divergence puis convergence des revenus et du bien-être en, 86
  - taille des villes en, 238, 238f8.1
- frontières
  - Afrique, 187
  - frontières artificielles, 105e3.4
  - Bolivie, 102e3.2
  - calcul des, 55b1.3
  - par opposition aux divisions, 97-98
  - coûts des procédures de passage des frontières, 189-190
  - migration transfrontalière, 152-153
  - réseaux de production transfrontaliers, 266
  - et impact économique des conflits sur les, 105
  - fragmentation des, 12, 13f3c
  - et retombées de croissance, 102e3.1
  - augmentation des, 96, 97f3.1
  - et coopération institutionnelle, 266-267
  - intégration de paires de grandes villes séparées par des frontières internationales, 279-280
  - lien entre les restrictions frontalières et le développement économique, 97-98, 99f3.2
  - influence négative sur le commerce, 46
  - ouverture des, 119-120
  - et modèles de mobilité de la main-d'œuvre, 149-153
  - épaisseur des frontières en tant qu'obstacle au développement, 265
  - et coûts de transport en Afrique, 187
- fuite des cerveaux, 18, 147, 168, 168e5.9
  
- gains. *Voir* revenus ; salaires
- gaz naturel, 102e3.2
- géographie
  - de première nature, 116, 117e3.7
  - de seconde nature, 116, 118
  - et accès aux marchés mondiaux, 29-32
  - et concentration de la richesse économique, 115-120
  - et disparités de revenus et bien-être dans les pays développés, 85-87
  - irrégularité de la, 2
  - naturelle, 84
  - physique, 115, 173, 240, 263-264
  - Voir aussi* géographie économique
- géographie de première nature, 116, 117e3.7
- géographie économique, 115, 173, 200e7.1
  - et aide à l'Afrique, 282-283
  - et commerce, 263-264
  - et concentration
  - et convergence, 41e0.4
  - et coûts de transport, 181-182
  - États-Unis, 44-45
  - impact sur le développement économique, 120-121
  - intégration, 41e0.4
  - Voir aussi* géographie
- géographie physique, 115, 240
  - et commerce, 263-264
  - et coûts de transport, 173
- gestion des ressources en eau, 275
- Ghana, 253
- Gibraltar, loi de, 51, 52e1.1
- Global Rural-Urban Mapping Project* (GRUMP), 55e1.3
- Grand Mékong, région du, migration transfrontalière dans la, 153e5.2
- GRUMP. *Voir* *Global Rural-Urban Mapping Project* (GRUMP)
- gouvernance, 274
- gouvernements infranationaux, et décentralisation, 231
- grandes villes, tendances de spécialisation et diversité dans les, 138-140
- guerres civiles, coûts économiques des, 105
  
- hétérogénéité ethnique, 242
- hiérarchie urbaine, 51, 53e1.2
- Honduras, taux de pauvreté dans les régions prospères et retardataires, 82c2.5
- Hong Kong (Chine)
  - consommation des ménages, 2, 10-12, 166
  - enregistrement des ménages, 76, 154-155e5.3
  - enquêtes auprès des ménages, 88-89
  - industrie des articles chaussants à mailles, 131
  - intégration spatiale à, 213
  - logement
    - coûts du, 205e7.3
    - dont l'occupant est le propriétaire, 206
    - et utilisation des terres, 204
    - pénurie du, 214
    - Suède, 215e7.8
    - Voir aussi* bidonvilles
  - mobilité dans la densité à, 185e6.5
  - renouveau et redéveloppement urbains à, 142e4.6
- hukou*, système d'enregistrement des ménages, 154-155e5.3
- hydroélectrique, énergie, 267
- hygiène, dans les bidonvilles, 67
  
- idées
  - économies basées sur les idées, 137
- îles du Pacifique
  - APE avec l'UE, 265e9.3
  - intégration aux marchés mondiaux, 277, 278e9.5

- importation des travailleurs intellectuels, 168
- importations, services aux entreprises, 180-181
- impôt sur le revenu, systèmes d', Etats-Unis, 238-239
- incitations, 22-24, 25, 231e8.1, 256
  - à l'intégration des bidonvilles aux villes, 227-229
  - à la migration, 77
  - coordination des, 257, 266, 269-273
  - élaboration des, 257-258
  - et le cadre stratégique pour l'intégration économique, 240
  - exploitant les avantages géographiques, 252-257
  - financières, 253-255
  - incitations régionales, 256-257
  - pour faciliter l'intégration régionale, 281-283
  - pour surmonter la distance, la densité et les divisions, 244-245
  - pour une urbanisation avancée, 223-226
  - spatialement ciblées, 37-39, 253-257
- incitations spatialement ciblées, 37-39, 253-257
- Inde
  - barrières à la mobilité de la main-d'œuvre en, 162, 163e5.6
  - bidonvilles en, 204, 205e7.3, 227
  - chemins de fer indiens, 175e6.1
  - critères pour la définition des régions retardataires en, 79e2.2
  - croissance spatialement équilibrée en, 233
  - intégration économique en, 241
  - migration en, 15, 17
  - mobilité de la main-d'œuvre en, 29
  - régions retardataires en, 233-234
  - systèmes de licences en, 256
  - taux de pauvreté, 28c7c
  - transferts fédéraux en, 248
  - zones économiques spéciales en, 254-255e8.10
- indicateurs du Millénaire pour le développement, 92-93
- indice d'accessibilité, Mexique, 244e8.6
- indice d'agglomération, 54-56, 57f1.3, 60
- indice de développement humain, 92, 246, 247f8.2
- indice de restriction du capital, 100f3.4
- Indonésie
  - économies d'agglomération en, 131-132
  - et distance aux centres économiques, 76
  - intégration rurale-urbaine en, 220e7.11
- industrialisation
  - en Chine, 154-155e5.3
  - et accélération de l'urbanisation, 61
  - liens avec la mobilité de la main-d'œuvre, 149
  - politiques visant à l', 24, 27
  - Union soviétique, 90-91e2.5
- industries
  - concentration spatiale des, 133
  - diversité industrielle, 138
  - orientées vers le marché, 94c2.6
  - tendances en matière de localisation des, 138-140
  - zones industrielles, 224e7.13
- industries de haute technologie, 133
- industries de production de biens, 130
- industries légères, 130, 132e4.3, 133
- industries lourdes et économies d'échelle internes, 129-130
- industries verticalement intégrées, 256
- inégalités sociales, 39e0.3, 46
- information, liberté d'accès à l', 101
- information technique, 101
- infrastructure, 22-24, 25, 173, 231e8.1
  - Chine, 26e5
  - en tant qu'instrument d'intégration, 37-39
  - en tant que prérequis pour les interventions spatialement ciblées, 212
  - et cadre stratégique pour l'intégration économique, 240
  - et intégration spatiale à Hong Kong (Chine), 213
  - et interventions ciblées, 214-215
  - et fournisseurs de transport, 186-187
  - évolution de l', 207
  - interrégionale, 252
  - interurbaine, 208
  - investissements dans l', 176-177
  - Italie, 184e6.5
  - naturelle, 126
  - politiques à Bombay, 205e7.3
  - pour connecter les zones dynamiques et pauvres, 250-252
  - pour la densification et la réduction de la congestion, 220-223
  - pour l'intégration des bidonvilles aux villes, 227-229
  - pour l'urbanisation avancée, 223-226
  - pour surmonter la distance et la densité, 242-245, 246f8.1
  - régionale, 266, 267-269
  - transfrontalière, 267-268
  - Voir aussi* infrastructure spatialement connective ; infrastructure de transport
- infrastructure de transport, 46, 75, 175
  - dans le cadre d'une urbanisation avancée, 223-229
  - en vue de connecter les régions retardataires aux régions dynamiques, 250-252
- infrastructure interrégionale, 252
- infrastructure physique, 185
- infrastructure régionale, 266, 267-269
  - investissements dans l', 281
  - renforçant le commerce, 268-269
- infrastructure spatialement connective, 23-24, 29, 38
  - Chine, 221-222
  - Corée, 221
  - Égypte, 243-244
  - Iran, 250-251
  - Japon, 208, 209e7.5
  - pour réduire la distance à la densité, 206-212
  - Voir aussi* infrastructure
- initiative *Tout sauf les armes*, 38
- innovations, 131-132, 135
- institutions, 22-23, 25, 231e8.1
  - Chine, 26e5
  - du marché foncier pour l'intégration rurale-urbaine, 220e7.11
  - en tant qu'instrument d'intégration, 37-39
  - en tant que prérequis aux interventions spatialement ciblées, 212
  - et intégration spatiale à Hong Kong (Chine), 213
  - et interventions ciblées, 214-215
  - et le cadre stratégique pour l'intégration économique, 240
  - évolution des, 207
  - mécanismes institutionnels utilisés pour surmonter les distances physiques aux États-Unis, 44-45



- pour connecter les zones dynamiques et pauvres, 250-252
- pour des transformations rurales-urbaines plus efficaces, 216-220
- pour l'amélioration et la prévention des taudis, 229e7.15
- pour l'augmentation de la densité et la réduction de la congestion, 220-223
- pour l'intégration des bidonvilles aux villes, 227-229
- pour l'intégration en Asie centrale, 277, 278e9.4
- pour l'urbanisation avancée, 223-226
- pour promouvoir les investissements portables, 245-250
- pour surmonter la densité, la distance et les divisions, 241-245, 246t8.1
- réformes institutionnelles, 274-275
- réformes pour améliorer l'intégration régionale, 275-276
- Voir aussi* institutions spatialement neutres
- institutions spatialement neutres, 22-24, 29, 38, 202-203
- et politiques d'intégration économique, 231e8.1
- pour surmonter la densité et la distance, 242-244
- Voir aussi* institutions
- instruments pour l'intégration, 37-39, 271, 273e9.4
- intégration
  - bénéfices politiques de l'intégration économique, 258-259
  - cadre de l'urbanisation en action, 216-219
  - cadre pour l', 202-216, 265-273
  - cadre stratégique pour l'intégration des zones dynamiques et pauvres, 238-245, 246t8.1
  - défis de la distance et de la division en matière d', 195-196
  - des îles du Pacifique aux marchés mondiaux, 277, 278e9.5
  - des marchés avoisinants, 105
  - en Allemagne, 235e8.2
  - en Asie centrale, 277, 278e9.4
  - en Chine, 227e7.14
  - et géographie économique, 41e0.4
  - instruments d', 37-39
  - mécanismes institutionnels pour l', 271
  - options pour les pays distants des marchés mondiaux et situés dans les voisinages réduits, 277-283
  - principes pour la gestion de l', 200-202
  - régionale et mondiale, 262-265
  - stratégies pour intégrer les pays pauvres aux marchés mondiaux, 260-262
  - Voir aussi* intégration économique ; intégration régionale ; transformations rurales-urbaines
- intégration économique, 1
  - Afrique de l'Ouest, 21-22
  - bénéfices politiques de l', 258-259
  - Bogota, 21, 22
  - et politiques de développement territorial, 27-29
  - impact de l'ouverture sur, 119-120
  - promotion de l', 2, 22-24
  - stratégies et priorités pour l', 272, 273t9.4
  - Turquie, 21, 22
  - Voir aussi* intégration
- intégration régionale
  - Afrique subsaharienne, 286
  - cadre stratégique pour l', 265-273
  - conclusions concernant l', 113-114
  - diversification de la production à travers l', 263e9.2
  - échanges de produits agricoles comme point de départ pour l', 280
  - et convergence des revenus, 112
  - et retombées de croissance, 102e3.1
  - géographie de l', 270-273
  - instrument par dimension de l', 271, 273t9.4
  - investissements dans l'infrastructure transnationale à des fins d', 276-277
  - pour accroître l'accès aux marchés mondiaux, 29-32
  - réforme institutionnelle pour améliorer l', 275-276
  - Voir aussi* intégration
- intégration spatiale, 22-24
- Internet, 138
- interventions, 25, 26
  - en tant qu'instruments d'intégration, 37-39
  - légères, 255-256
  - liens avec les institutions et l'infrastructure, 214-215
  - pour intégrer les urbains pauvres, 228t7.2
  - spatialement ciblées, 23-24, 37-39, 42, 238, 242
- intervento straordinario*, 184e6.4
- interventions spatialement ciblées, 23-24, 37-39, 42, 238, 242
- intrants intermédiaires, 19-20
- investissements, 25
  - dans l'infrastructure, 184f6.4
  - en Chine, 227e7.14
  - interpays, 276-277
  - dans le secteur industriel, 255
  - dans les services sociaux, 87e2.4
  - en recherche et développement, 101
  - promouvant les, 245-250
- investissements étrangers directs (IED), 148f5.2, 149, 161, 266, 274
- Iran, République islamique d', 63e1.5, 250-251
- Irlande, convergence internationale à l'aide des fonds de l'UE, 237-238
- isolationnisme, 194
- Istanbul (Turquie), 225-226
- Italie, coûts de transports, 184e6.4
- Jacobs, Jane, 49
- Japon
  - divergence puis convergence des revenus et du bien-être au, 86-87
  - politiques spatialement connectives visant à promouvoir la concentration, 208, 209t7.5
- jets, moteurs de, 176, 177e6.2
- Kazakhstan, 52e1.1
- Kenya, disparités dans les régions pauvres du, 80e2.3
- Kuznets, Simon, 33
- Lagos (Nigeria), 48
- LandScan, 55e1.3
- lao, République démocratique populaire, 242, 243c8.5, 246, 247f8.2
- Le Maître, Alexandre, 51
- Lewis, Arthur, 161e5.5
- libre-échange, 260

- licences, systèmes de, 256
- localisations
  - avantages de la distance aux marchés, 76-77
  - et prospérité, 1-8
  - Voir aussi* distance
- logement public, Suède, 215e7.8
- logistique et facteurs de temps dans le commerce international, 179-180
- Lucas, Robert E. Jr, 161e5.5
  
- Maddison, Angus, 194
- Malaisie
  - amélioration des standards de vie en, 27
  - convergence géographique du bien-être, 92, 92f2.12
  - secteur agricole, 253
- Mali, 48-49, 220e7.11
- marchandises, exportation de, 118-119
- Marché commun centraméricain, 270
- marchés de l'emploi, 22
- marchés et commercialisation
  - accès préférentiel aux, 282-283
  - avantages de la distance aux, 76-77
  - changements dans les villes pour s'adapter aux forces des, 142-144
  - connexion des producteurs aux marchés par mail, 251-252
  - coopération des institutions pour les, 265, 266-267
  - en tant que moteurs de la densité et de la migration, 45
  - et dimensions spatiales, 36-37
  - et incitations spatialement ciblées, 253-257
  - forces des, 13-20
  - forces du marché, 128, 130-141
  - impact des décideurs politiques sur les, 128
  - importance de l'accès aux, 108-109
  - industries orientées vers le marché, 94c2.6
  - Mexique, 244e8.6
  - nature mondiale des, 12, 13f3b
  - options d'intégration pour les pays proches des marchés mondiaux, 273-275
  - scores des pays pour leur accès aux, 270-273
  - taille des, 41e0.4
  - Voir aussi* marché mondiaux
- marchés mondiaux
  - et géographie de l'intégration régionale, 270-273
  - et réformes institutionnelles, 274-275
  - et télécommunications, 275
  - importance des, 93-94
  - options d'intégration
    - des îles du Pacifique aux, 277, 278e9.5
    - intégration régionale pour accroître l'accès aux, 29-32
    - pour les obstacles liés à la distances, 275-277
    - pour les pays proches des marchés mondiaux, 273-175
    - stratégies d'intégration des pays pauvres aux, 260-62
  - pays distant des marchés mondiaux et situés dans des voisinages réduits, 277-283
- marginalisation, indice de, 79e2.2
- Maroc, 52e1.1
- Marshall, Alfred, 134
- masse économique, 97, 238-240
- maximisation de la rente, activités de, 186
- McLean, Malcolm, 178e6.3
- mécanismes de monitoring de la performance, 229e7.15
- mégavilles, 140-141
- Mexique, 46
  - accès au marché dans les régions retardataires du, 244e8.6
  - critères utilisés pour définir les régions retardataires au, 79e2.2
  - développement industriel au, 256
- Mezzogiorno*, 184e6.4
- migration, 34e0.1, 100
  - Allemagne, 235e8.2
  - Chine, 13, 16c3, 17, 18
  - en tant que moyen de réduire la distance, 77-78
  - et bénéfice de la croissance économique, 159-161, 161e5.5
  - impact de la main-d'œuvre et politiques sociales sur la, 160e5.4
  - internationale, 17, 150-152
  - lien à la distance physique, 75
  - politiques pour la gestion de la, 168-169
  - pour exploiter les profits liés à la proximité, 13, 15-18
  - perspective économique sur la, 161e5.5
  - raisons de migrer, 166-167, 166t5.4
  - restrictions sur la, 100
  - intra-rurale, 153
  - taux de, 247
- migration interne, Brésil, 167e5.8
- migration transfrontalière, 152-153
- minorités ethniques, disparités parmi les, 80, 80e2.3
- Mints, Alexei, 90-91e2.5
- mobilité
  - et développement économique, 84-85
  - et recherche d'opportunités, 231-234
  - facteur de, 241, 258, 285-286
  - libre circulation des personnes, 260
  - Voir aussi* mobilité du capital ; mobilité de la main-d'œuvre
- mobilité de la main-d'œuvre, 18, 147, 171
  - aperçu, 146-147
  - barrières en Inde, 162, 163e5.6
  - conclusions d'analyses de la, 158-168
  - en Afrique subsaharienne, 151-152, 281
  - et croissance économique, 84-85, 162, 163e5.6, 164f5.8
  - et l'infrastructure régionale renforçant la mobilité, 268
  - et la théorie migratoire, 159-161, 161e5.5
  - impact des politiques sur la migration, 169e5.4
  - Inde, 29
  - internationale, 155-157, 158f5.6
  - migration volontaire, 169
  - tendances de la, 149-153, 155, 156t5.3
  - Voir aussi* mobilité du capital ; mobilité internationale de la main-d'œuvre
- mobilité des capitaux, 146-149, 171
- mobilité internationale de la main-d'œuvre, rapport des compétences et de l'éducation à la, 155-157, 158f5.6
- mobilité interne de la main-d'œuvre, 153-155, 156t5.3
  - comparaison des migrants internes et travailleurs natifs, 162, 164f5.8
  - et croissance économique, 162
  - Inde, 162, 163e5.6

- rapport des compétences et de l'éducation à la, 155-157, 158f5.6  
*Voir aussi* mobilité de la main-d'œuvre
- mondialisation, 96, 97f3.1, 128t4.1  
 augmentation de la mobilité du capital au cours de la, 147-149  
 et concentration de la richesse économique, 115-120  
 et coûts de transport, 170, 175  
 et tendance de mobilité de la main-d'œuvre, 153  
 financière, 100
- mortalité, taux de  
 dans les bidonvilles, 68e1.6  
 en tant qu'indicateurs du bien-être des citoyens, 72  
 Thaïlande, 92-93
- Mumbai (Inde), bidonvilles à, 204, 205f7.3
- Nations Unies, classification des régions, 36e0.2
- Navigation, 174
- navigation de ligne, 176
- New York  
 adaptation aux forces du marché, 143e4.7  
 système de transports et urbanisation, 207, 208e7.4
- Nigeria, 48, 236e8.3  
 dimensions du développement au, 6e2  
 transferts intergouvernementaux, 249e8.8
- niveaux de vie. *Voir* standards de vie
- Nomenclature des unités territoriales statistiques (NUTS), 50, 78e2.1, 135, 237
- North, Douglas, 203
- Nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique, 281
- NUTS1. *Voir* Nomenclature des unités territoriales statistiques (NUTS)
- objectifs du Millénaire pour le développement (OMD), 27
- obstacles au commerce, 99
- OCDE. *Voir* Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE)
- offre et demande  
 intégration régionale et mondiale, 262-265  
 rapport de la gestion de la demande aux transports publics, 208, 210-212
- Ohmae, Kenichi, 96
- OMC. *Voir* Organisation mondiale du commerce (OMC)
- OMD. *Voir* objectifs du Millénaire pour le développement (OMD)
- opportunités  
 en Fédération de Russie, 241-242  
 pour les femmes en Allemagne, 235e8.2  
 recherchées par les personnes, 231-234
- Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), 225  
 accès préférentiel pour l'Afrique aux marchés de l'OCDE, 282-283  
 et incitations pour stimuler les régions retardataires, 256t8.2  
 et transferts fédéraux, 248  
 PIB par habitant dans les pays de l', 63  
 seuils de densité utilisés par l', 55e1.3, 56  
 tendances de la migration vers les pays de l', 150-152
- Organisation mondiale du commerce (OMC), 187-188, 265e9.3, 266, 278e9.4
- Osaka-Kobe (Japon), 109e7.5
- Ouganda, 236e8.3, 247, 248e8.7
- outils culturels, 51, 52
- paludisme, 116, 117e3.7
- partage d'intrants, 130-131
- pauvres  
 au Brésil, 232-233  
 dans les régions prospères, 81, 82c2.5  
 Chine, 232  
 distribution des, 232-233  
 Inde, 233-234  
 interventions pour intégrer les urbains pauvres, 118t7.2
- pauvreté  
 et pays sans accès à la mer, 101, 102e3.1, 102e3.2, 102c3.3  
 lien avec le paludisme, 116, 117e3.7  
 taux de pauvreté dans les régions retardataires, 81, 82c2.5
- pays  
 comportant des établissements importants et denses, 61  
 description de, 35  
 en tant qu'échelle géographique, 3e1  
 et défis de la distance pour l'intégration, 275-277  
 impact des coûts de transport sur la  
 concentration au sein des, 183-184, 185e6.5  
 impact des divisions sur les, 98-101  
 options d'intégration pour l'accès aux marchés, 273-275  
 pauvres en ressources, 102e3.1  
 sans accès à la mer, 103-104  
 taille des, 101-103, 103e3.3  
 taxonomie pour assister les politiques d'intégration dans les, 241  
*Voir aussi* pays sans accès à la mer
- pays à faibles revenus et concentration de densité, 61
- pays à revenus élevés et concentration de la densité, 61
- pays à revenus intermédiaires, 61, 92
- pays d'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique (ACP), 265e9.3
- pays développés  
 impact de la migration sur les, 161-168  
 et intégration régionale et mondiale, 264-265
- pays isolés par la mer, 103-104
- pays sans accès à la mer, 101, 102e3.1, 102e3.2, 103c3.3  
 au-delà du commerce transfrontalier, 267  
 et coûts en temps du passage des frontières, 190  
 impact de l'ouverture et de l'intégration sur les, 119-120  
 options d'intégration pour les, 277-283  
 stratégies de développement pour les, 282-283
- période mercantile  
 mobilité du capital durant la, 147-149  
 mobilité de la main-d'œuvre durant la, 149-153
- Pérou, services postaux au, 251, 251e8.9
- petites villes, 52-53, 137-138
- PIB. *Voir* produit intérieur brut (PIB)
- planification urbaine, Hong Kong (Chine), 213
- points de contrôle, Afrique, 187
- politiques de cohésion, 236-237
- politiques d'immigration, 157

- politiques de zonage, 207, 228
- politiques et décideurs politiques
  - accords commerciaux préférentiels, 282
  - cadre d'intégration en action, 216-229, 245-258
  - cadre pour la croissance économique, 40-43
  - concernant l'infrastructure visant à réduire la distance à la densité, 206-212
  - considération de la région en tant qu'unité pour l'action gouvernementale, 201-202
  - et attributs du développement, 2-3
  - et bénéfices politiques de l'intégration économique, 258-259
  - et forces du marché, 128
  - et régions retardataires et dynamiques
    - cadre pour l'intégration des régions retardataires et dynamiques, 238-245, 246t8.1
    - critères utilisés pour définir les régions retardataires, 79e2.2
    - politiques de développement pour les régions retardataires, 230-231
    - pour les pays recherchant l'unité entre régions retardataires et dynamiques, 234-238
- et urbanisation
  - cadre pour, 199-200
  - institutions spatialement ciblées pour faciliter, 202-203
  - instruments politiques pour les dimensions de l', 215-216
  - politiques pour les stades d', 24-27
  - stratégie pour une urbanisation inclusive, 229
- interventions spatialement ciblées pour les bidonvilles, 212-215
- politiques de cohésion, 236-237
- politiques d'immigration, 157
- politiques de prix, 257
- politiques de transport dans le monde en développement, 184-192
- politiques industrielles nationales, 253
- politiques spatialement neutres, 200e7.1
- pour l'intégration régionale, 261e9.1, 265-273, 273-283
- pour la gestion de la migration, 168-169
- pour le développement régional en vue d'intégrer les nations, 27-29
- pour réduire les disparités économiques, 22-24
- politiques sociales, impact sur la migration, 150e5.4
- politiques territoriales de l'Union européenne, 39e0.3
- pollution atmosphérique, 185e6.5, 190-191
- population
  - Afrique subsaharienne, 284-286
  - augmentation dans les villes, 12
  - centres géographiques de la population aux États-Unis, 44cG1.1
  - comparaisons de villes, 49-50
  - dans les régions retardataires, 24, 27-29, 29
  - dans les zones urbaines, 3, 5
  - densité aux États-Unis, 44
  - distribution spatiale de la, 39e0.3
  - lien de la densité de population avec la masse économique, 54
  - population née à l'étranger, 150
  - prévision de la, 198-199
- ports, efficacité des, 188, 189, 192e6.7
- pratique de la libre immatriculation, 176
- prévision économique, 198-199
- prix, politiques de, 257
- producteurs, connexion aux marchés, 251-252
- producteurs de textiles, 131
- production
  - concentration de la, 8-10
  - dans les régions dynamiques, 9
  - disparités spatiales dans la, 6
  - distribution spatialement efficiente de la, 46
  - diversification à travers la coopération régionale, 263e9.2
  - équipements de, 257
  - et coûts de communication, 180-181
  - et localisation des entreprises et équipements, 41e0.3, 179-180
  - fragmentation de la, 120
  - importance de la localisation de la, 2
  - intrants intermédiaires dans la, 19-20
  - spécialisation de la, 34e0.1
  - terre en tant que facteur immobile de, 142
- production économique, concentration de la, 8-10
- productivité, 84
  - augmentation de la, 183
  - disparités rurales-urbaines de, 62-66
  - gains issus des économies d'échelle, 135
- productivité totale des facteurs (PTF), 77, 116, 135
- produit, cycles du, 179-180
- produit intérieur brut (PIB), 49, 62, 194
  - Allemagne, 78e2.1
  - Asie du Sud-Est, 89, 89f2.9
  - augmentation du PIB, 1500-1998, 109t3.2, 110
  - commerce mondial en tant que part du, 12, 13, 13f3b
  - croissance du, 30f7, 96, 97c3.1, 110f3.11, 112-113, 236-237
  - distribution spatiale du, 39e0.3
  - échanges en tant que parts du, 93f2.13, 94
  - et concentration économique, 57-60, 105-106
  - et densité de l'activité économique, 78e2.1, 83, 83f2.2
  - et disparités géographiques, 95
  - et marchés hypothécaires à l'habitation, 206
  - et pays sans accès à la mer, 102e3.1
  - et relation entre activité économique et stades de développement, 83-84
  - généré par les navetteurs, 56
  - parts du PIB mondial, 107f3.8
  - pays subsahariens, 265e9.3
- produit régional brut (PRB), 90-91e2.5
- profit, migration vers le profit issu de la proximité, 13, 15-18
- Programme de consolidation des terres, Indonésie, 220e7.11
- Programme national d'amélioration des bidonvilles, Inde, 227
- programmes transmigration, 238
- prosperité et localisation, 1-8
- proximité, migration vers, 13, 15-18
- proximité, piège de la, 284
- PTF. Voir productivité totale des facteurs (PTF)
- Rapport sur le développement dans le monde 2009*
  - cadre du, 34
  - éléments non couverts par le, 34e0.1
  - structure du, 39-43

- termes utilisés dans le, 34-39
- recherche et développement, 101
- réformes institutionnelles, 266-267, 274-276, 278-281
- régimes douaniers, 188
- régionalisme transfrontière, 279
- régions
  - concept de, 230
  - définition des régions infranationales, 78e2.1
  - description de, 35
  - politiques de développement des pour l'intégration aux nations, 27-29
  - lien entre l'activité économique et les stades du développement dans les, 83-84, 85f2.1
  - en tant qu'échelle géographique, 3e1
  - zones locales d'1 kilomètre carré, 60
  - en tant qu'unités pour l'action gouvernementale, 201-202
- régions administratives, lien entre l'activité économique et les stades du développement dans les, 83-84, 85f2.1
- région des Balkans, 274
- régions dynamiques, 22, 74
  - cadre stratégique pour l'intégration des régions dynamiques et retardataires, 238-245, 246f8.1
  - concentration économique dans les, 81-84, 85f2.1
  - consommation dans les, 9
  - densité dans les régions dynamiques par rapport aux régions retardataires, 78-80
  - disparités de revenus dans les, 89, 89f2.9
  - divergence puis convergence de l'activité économique dans les, 84-85
  - et différences dans les pays en développement modernes, 93-95
  - impact de la migration interne de la main-d'œuvre sur les, 162-165
  - institutions et infrastructure pour se connecter aux régions retardataires, 250-252
  - intégration des, 27-29
  - pauvres dans les, 81, 82c2.5
  - production dans les, 9
  - recherche de l'unité avec les régions retardataires, 234-238
  - standards de vie dans les, 247f8.2
- régions infranationales
  - convergence rurale-urbaine des, 66
  - définitions des, 78e2.1
  - disparités spatiales de standards de vie dans les, 87-89
- régions retardataires, 22, 24, 29
  - cadre stratégique pour l'intégration des régions retardataires et dynamiques, 238-245, 246f8.1
  - critères utilisés pour définir une, 79c2.2
  - disparités de revenus dans les, 89, 89f2.9
  - distances dans les régions retardataires par rapport à la densité dans les régions dynamiques, 78-80
  - divergence puis convergence de l'activité économique dans les, 84-85
  - Égypte, 245c8.6
  - et différences dans les pays en développement modernes, 93-95
  - et distribution des pauvres, 232-233
  - et indicateurs de bien-être, 73
  - et téléphones mobiles, 251
  - impact de la migration interne de la main-d'œuvre sur les, 162-165
  - Inde, 233-234
  - institutions et infrastructure pour connecter les régions retardataires aux régions dynamiques, 250-252
  - intégration des, 27-29
  - Mexique, 244e8.6
  - politiques de développement pour les, 230-231
  - recherche d'unité avec les régions dynamiques, 234-238
  - standards de vie dans les, 247f8.2
  - taux de pauvreté dans les, 81, 82c2.5
- règle de réponse, 40-42
- règle rang-taille des villes, 51, 52e1.1
- règlementations
  - des marchés fonciers, 250
  - des transports au profit des économies d'échelle, 186-187
  - pour le financement au logement, 206
  - pour l'utilisation de la terre et la construction, 204-206, 226-227
- réseaux d'acheteurs-fournisseurs, 177e6.2
- réseaux de métro, 208e7.4, 210
- réseaux de production, 180, 194-195, 266
- réseaux de production transfrontaliers, 266
- résidents urbains, définition des, 8
- ressources naturelles, 101-103, 103e3.3
- résultats
  - de l'éducation, 110, 110f3.10
  - identification des, 259
- retombées
  - de connaissance, 134, 158
  - de croissance transfrontalières, 102e3.1
  - dues à la proximité à la densité, 76-77
  - régionales, 116
- revenu national brut par habitant, 2
- revenu national brut (RNB), rapport à la migration, 100
- revenus, 2, 6, 8, 45, 46
  - Allemagne, 235e8.2
  - améliorations en matière de, 110
  - Amérique latine, 112, 115e3.8
  - Asie de l'Est, 195
  - convergence des, 10-12, 235e8.2
    - dans les régions à croissance rapide, 112-115
    - dans les régions à revenus intermédiaires, 92
    - divergence puis convergence dans les pays développés, 85-87
  - disponibles, 62
  - divergence des, 10-12, 112f3.14
    - entre les pays les plus riches et les plus pauvres, 110-111
    - puis convergence dans les pays développés, 85-87
    - tandis que la santé et l'éducation convergent, 92-93
  - en tant qu'indicateurs de bien-être pour les citoyens, 72
  - et classe des modèles de migration de Todaro, 159-160
  - États-Unis, 165e5.7
  - inégalités spatiales en termes de revenus dans les pays à forte croissance, 89-92
  - tranche supérieure de la classe moyenne, 8
  - Union européenne, 238
- revenus par habitant, 8
  - croissance du, 46



- et accès au marché, 108e3.5
- liens avec la croissance des revenus, 45
- Voir aussi* produit intérieur brut (PIB)
- revenus du pétrole, 275
- Ricardo, David, 107
- richesse
  - concentration de, 9f1c, 10, 115-120
  - disparités rurales-urbaines en termes de, 64
- Richesse des nations (La)*, 14-15, 93, 126, 135
- routes
  - espaces de routes, 144
  - coûts de transport routier
  - réseaux routiers, 251
- Royaume-Uni
  - critères utilisés pour définir les régions retardataires, 79e2.2
  - développement économique au, 255
  - divergence puis convergence des revenus et du bien-être au, 85-86
  - infrastructure au, 206-207
- salaires
  - Asie vs. Europe, 194
  - convergence des, 10-12
  - disparités rurales-urbaines en termes de, 62-66
  - et mobilité de la main-d'œuvre, 164-165
  - perspective historique dans le sud des États-Unis, 165e5.7
- salaires minimum, 160e5.4
- santé
  - améliorations dans la, 110-111
  - convergence de la santé à mesure que les revenus divergent, 92-93
  - dans les bidonvilles, 67
  - en tant qu'indicateur du bien-être des citoyens, 72
  - et les victimes d'accidents de la circulation, 191-192
- santé publique dans les bidonvilles, 68e1.6
- secteur agricole, 253
  - Belgique, 50
  - dispersion du secteur agricole tandis que les producteurs recherchent les économies d'échelle, 132-133
  - liens avec les agglomérations, 53-54
  - échanges de produits agricoles comme point de départ de l'intégration régionale, 280
- secteur du transport
  - Afrique, 186, 187t6.1
  - dans les pays en développement, 267
  - économies d'échelle dans le, 19
  - et concentration économique, 252
  - et coopération institutionnelle, 266-267
  - et expansion des villes, 144
  - et pollution atmosphérique, 190-191
  - externalités négatives du, 190-192
  - importance du, 192-193
  - investissements dans le, 222
  - Mexique, 244e8.6
  - politiques dans le monde en développement, 184-192
  - progrès technologiques dans le, 177e6.2
  - systèmes de transport urbain, 183, 185e6.5
  - transport intérieur, 173-174
  - transport international, 174-175
- secteur financier, 52, 133, 251, 266
- secteur informatique et électronique, 127e4.1
- secteur manufacturier
  - Chine, 127e4.1
  - concentration spatiale du, 209e7.5
  - et économies d'échelle, 129-130
  - importance du, 119
  - lien avec la distance économique, 76-77
  - regroupement du secteur manufacturier tandis que les producteurs recherchent les économies d'échelle, 132-133
- secteur privé et amélioration et prévention des bidonvilles, 229e7.15
- sécurité, dans les bidonvilles, 67
- Séoul (Corée), 220-223, 224-225
- services
  - disparités rurales-urbaines dans les, 65
  - et économies d'échelle internes, 129-130
  - et économies en développement, 132-133
  - fragmentation des, 20e3
  - regroupement des services dans le cadre des économies d'échelle, 133-134
- services aux entreprises, importations dans les, 180-181
- services postaux, 251, 251e8.9
- services sociaux, 26, 216-228
  - Chine, 227e7.14
  - et politiques de gestion de la migration, 168-169
  - investissements croissants dans les, 87e2.4
- sigma-convergence, 46
- Singapour, taudis à, 214, 215e7.8
- Smith, Adam, 14-15, 93, 126, 135, 194
- South Pacific Regional Trade and Economic Cooperation Agreement (SPARTECA)*, 278e9.5
- SPARTECA. *Voir South Pacific Regional Trade and Economic Cooperation Agreement (SPARTECA)*
- spécialisation
  - de la production, 34e0.1
  - et coûts de transport, 13, 18-20
  - et diversité dans les villes, 137-140
- standards de vie, 1
  - conclusions sur les liens avec le développement, 49
  - convergence des, 10-12, 45-46, 73
  - disparités intra-urbaines, 66-70
  - disparités spatiales dans les, 39e0.3, 87-89
  - divergences de, 3-5, 10-12
  - équité spatiale en termes de, 238
  - États-Unis, 73
  - impact de la migration sur, 165
  - Malaisie, 27
  - variations dans les régions dynamiques et retardataires, 247f8.2
- Suède, taudis en, 213
- symbiose, et grandes villes, 52, 53
- systèmes communautaires
  - droits de propriétés, 203-204
  - terre, 219
- systèmes d'enregistrement des propriétés, 214
- systèmes d'imposition, 238-240

- systèmes d'imposition progressive, 239-240
- systèmes d'information géographique, 54-56, 57f1.3
- systèmes de transit rapide, 223, 225c7.5
- systèmes ferroviaires, 174, 208e7.4
- chemins de fer indiens, 175e6.1
- taille
- en tant que volume de demande, 183
- et prospérité économique, 101-103, 103e3.3
- influence de la, 118
- tanneries, 6e2
- tarifs douaniers, 99, 192e6.7
- taux de pauvreté
- Brésil, 232-233
- Inde, 233-234
- taxonomie, pour assister les politiques d'intégration des pays, 241
- technologie de l'information (TI), 119, 188, 189
- technologies de l'information et de la communication (TIC), 77, 138, 251
- exportation des, 101
- New York, 143e4.7
- technologies pour le secteur du transport, 173, 177e6.2
- télécommunications, 138, 267, 275
- coût des, 140e4.5
- et mobilité de la main-d'œuvre, 157
- impact des coûts sur les, 94-95
- téléphones mobiles, 251, 268
- temps
- coûts liés au, 189
- en tant que facteur dans le commerce international, 179-180
- temps de trajet, lien avec l'accès au marché, 77f2.1
- terre et utilisation de la terre, 15, 26
- amélioration de l'administration de la, 218-220
- coûts de la terre en Russie, 241-242
- définition et application des droits fonciers, 218
- en tant qu facteur immobile de production, 142
- et déséconomies
- et exclusion des pauvres, 228
- et lien entre l'activité économique et les stades de développements, 83-84, 85f2.1
- et régulations des constructions, 204-206, 226-227
- gestion de la, 202-203
- Hong Kong (Chine), 213
- institutions pour les marchés fonciers, 202, 203-204, 220e7.11
- marchés de la, 22
- politiques concernant la, 25
- Thaïlande, 153e5.2
- TIC. *Voir* technologies de l'information et de la communication (TIC)
- Tinbergen, principe de, 229
- Todaro, classe, des modèles migratoires, 159-160
- Tokyo-Yokohama (Japon), 109e7.5
- tourisme, 177e6.2
- trains navettes, 208e7.4
- tramping, 176-179
- transferts, 247-250
- transferts d'espèces, flux de, 161-162, 165-166, 168
- transferts intergouvernementaux, 248, 249e8.8
- transferts redistributifs, 247-250
- transformations rurales-urbaines, 216-220
- au Cambodge et au Vietnam, 218, 219e7.9
- Chine, 226, 227e7.14
- et institutions liées aux marchés fonciers, 220e7.11
- transformations spatiales, 33, 198-199
- transport intérieur, 173-174
- terre arable par agriculteur, 132
- transport maritime, 176-179, 188, 189, 192e6.7
- transports publics
- en tant que promoteurs d'une plus grande densité, 208, 210-212
- New York, 207, 208e7.4
- travailleurs natifs, par rapport aux travailleurs migrants, 162, 164f5.8
- Turquie, 21, 22, 225-226
- UE. *Voir* Union européenne (UE)
- Union du Maghreb arabe, 275
- Union européenne (UE), 236-238
- APE avec les pays d'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique, 265e9.3
- critères utilisés pour définir les régions retardataires dans l', 79e2.2
- et intégration régionale, 274
- inégalités des revenus du marché dans l', 238
- PIB par habitant, 62
- politique territoriale, 39e0.3
- utilisation par l'Irlande de fonds européens pour la convergence internationale, 237-238
- unités territoriales, classification des, 78e2.1
- urbanisation, 3, 9, 128f4.1, 129
- activités économiques, 141-142
- Afrique, 59e1.4, 285
- Afrique subsaharienne, 285, 286
- cadence et tendances de l', 57-59, 70-71
- Chine, 26e5, 154-155e5.3
- considérations stratégiques pour l', 24-27, 199-200
- Corée, 216-227
- disparités rurales-urbaines en termes de, 62-66
- et accès aux services publics, 10-12
- et changements climatiques, 211e7.6
- et divergence puis convergence des bidonvilles au sein des villes, 66-70
- et réduction de la congestion, 207-208, 209e7.5
- et réglementation du financement au logement, 206
- et réglementation de l'utilisation de la terre et de la construction, 204-206
- indicateurs de bien-être dans les villes, 72
- instruments de politique pour les dimensions de l', 215-216
- issue de la diversité industrielle stimulant l'innovation, 131-132
- interventions spatialement ciblées pour l', 212-215
- mesures pour l', 54-56, 57f1.3
- politiques d'infrastructure visant à réduire la distance à la densité, 206-212
- principes pour la gestion de l', 200-202
- promotion de l', 23-24

- réforme foncière pour faciliter l'urbanisation au Danemark, 203e7.2
- Royaume-Uni, 206-207
- stratégie pour une urbanisation inclusive, 229
- taux d', 8
- Turquie, 225-226
- volume de l'urbanisation dans les pays en développement, 71-72
- Voir aussi* bidonvilles
- urbanisation avancée, 25c6c, 26-27, 201, 202, 223-229
- urbanisation inclusive, 229
- urbanisation intermédiaire, 25c6b, 26, 201, 202, 220-223
- urbanisation naissante, 25-26, 201, 202, 204, 216-220
- unité nationale, 234-238
- usines et taille des villes, 21e4
- V**
- Vajpayee, Behari, 120
- valeur ajoutée, 49, 181
- véhicules
  - croissance du nombre de, 144
  - et congestion, 210
  - et élargissement des villes, 45-46
- Vietnam
  - pauvreté dans les régions retardataires et les régions dynamiques du, 81c2.4
  - transformations rurales-urbaines au, 218, 219e7.9
- villes
  - augmentation de la population des, 12, 13e3.1
  - changements pour s'adapter aux forces du marché, 142-144
  - Chine, 141-142
  - croissance basée sur les villes, 137
  - densité urbaine, 45-46
  - du monde, 137
  - et coûts des télécommunications, 140e4.5
  - facilitation des économies d'échelle dans les, 134
  - importance de la diversité et de la spécialisation dans les, 139e4.4
  - intégration de paires de grandes villes séparées par des frontières internationales, 279-280
  - intégration des bidonvilles aux, 227-229
  - nouvelles initiatives, 144-145
  - population des, 49-50
  - régularités empiriques des distributions de tailles des, 52e1.1
  - taille des villes par rapport à la taille des usines, 21e4
  - tendances de spécialisation et de diversité dans les, 137-140
  - villes de taille moyenne, 137-140
  - villes primaires, 49, 51-52
  - villes secondaires, 49-50, 52
  - visas, exigences en matière de, 100, 101f3.5
  - voisinages
    - effets des, 2
    - identification des voisinages pour la réforme institutionnelle, 278-281
    - importance des, 2
    - naturels, 35, 278-281
    - proches des marchés mondiaux, 275
    - régionaux, 150-153
  - ZES. *Voir* Zones économiques spéciales (ZES)
  - Zheng He, 194
  - Zipf, loi de, 51, 139
  - Zone panarabe de libre-échange, 275
  - zones côtières, 93-94, 94c2.6
  - zones économiques spéciales (ZES), 224e7.13, 254-255e8.10
  - zones rurales
    - disparités entre zones rurales et zones urbaines, 62-66
    - lien avec les villes, 53-54
    - ménages ruraux et politiques macroéconomiques, 200e7.1
    - migration intra-rurale, 153
  - zones statistiques, et lien de l'activité économique avec les stades de développement, 83-84, 85f2.1
  - zones urbaines, 55e1.3
    - disparités rurales-urbaines dans les, 62-66
    - et densité, 49
    - et économies externes, 141
    - secteur du transport dans les, 222
  - Voir aussi* bidonvilles





# REPENSER LA GÉOGRAPHIE ÉCONOMIQUE

Les régions s'engagent dans une bonne voie lorsqu'elles encouragent les transformations dans les trois dimensions de la géographie économique : l'augmentation des densités, qui accompagne comme on le sait le développement des villes, le raccourcissement des distances à mesure que les travailleurs et les entreprises migrent pour se rapprocher des zones à forte densité, et la diminution des divisions qui se produit lorsque les pays réduisent l'épaisseur de leurs frontières économiques pour prendre pied sur les marchés mondiaux afin de tirer parti des économies d'échelle et de la spécialisation. Les changements qui interviennent dans ces trois domaines – densité, distance et division – sont visibles dans les régions du monde en développement qui prospèrent. Le *Rapport sur le développement dans le monde 2009* conclut que ces transformations sont essentielles et qu'il convient de les encourager.

Cette conclusion ne va pas sans soulever de controverses. Un milliard de déshérités peuplent aujourd'hui les bidonvilles, mais la ruée vers les villes se poursuit. La mondialisation est un bienfait pour beaucoup, mais pas pour le milliard d'individus vivant dans les régions reculées des pays en développement. Et alors même que d'autres s'enrichissent et ont une durée de vie de plus en plus longue, la pauvreté et la mortalité élevée restent le lot du « *bottom billion* », le milliard d'êtres humains exclus du développement, pris comme dans un piège et sans accès aux marchés mondiaux. Les préoccupations que suscitent ces groupes qui se croisent s'accompagnent souvent de recommandations soulignant la nécessité d'une croissance bien répartie dans l'espace.

Ce rapport contient un message différent : la croissance économique sera déséquilibrée. Essayer de diffuser l'activité économique, c'est la décourager. Mais les fruits du développement peuvent néanmoins être largement partagés en ce sens que ceux qui entrent dans la vie loin des opportunités économiques peuvent profiter de la concentration croissante de la richesse. Pour bénéficier d'une croissance rapide et partagée, les pays doivent promouvoir l'intégration économique.

L'intégration économique devrait être un concept central dans les débats concernant l'urbanisation, le développement territorial et l'intégration régionale. Pourtant, ces débats font une place excessive aux interventions localisées. Ce rapport, *Repenser la géographie économique*, recadre ces débats pour inclure tous les instruments de l'intégration – les institutions, l'infrastructure et les interventions. En jouant sur un ensemble bien calibré de mesures intéressant ces trois éléments, les spécialistes du développement peuvent remodeler leur géographie économique. S'ils le font de façon judicieuse, ils obtiendront une croissance déséquilibrée et un développement dont les bienfaits sont partagés par tous.



BANQUE MONDIALE



9 782804 101114

ISBN 978-2-8041-0111-4